

グローバルな視点にたつ日中ビジネス情報誌
J+C ECONOMIC JOURNAL

平成30年4月25日発行/毎月1回25日発行
5月号(No.292)

MAY
2018
No.292

5

日中経協ジャーナル

<http://www.jc-web.or.jp>



SPECIAL REPORT

「一带一路」最新動向と
大湾区構想の展望

FOCUS：深圳スタートアップ・ベンチャー企業交流団 派遣報告

TOPICS：青島西海岸越境ECビジネス産業園が本格稼働

新時代に即した新たな物流プラットフォームを目指して

省エネ・環境コーナー：新たなステージに入る中国の「循環経済」

—「循環発展牽引行動」からみる



表紙写真：重慶と中央アジアを結ぶ「重慶中
 ア列車（重慶中亜班列）」は蘭州、ウルムチ、
 ア拉山口を経由し、カザフスタン、トルクメニ
 スタン、ウズベキスタンへ9～11日間かけて
 貨物を運んでいる。写真は同列車の運行開始
 イベント（2015年5月）の時のもの。詳細は
 本誌スペシャルレポート（22-25ページ）参照。
 （提供：日本通運株式会社）

1 巻頭言

創造の時代の架け橋に

■飯島彰己 日中経済協会 副会長、三井物産株式会社 代表取締役会長

2 FOCUS

深圳スタートアップ・ベンチャー企業交流団 派遣報告

■杉田定大 日中経済協会 専務理事

S P E C I A L R E P O R T

「一帯一路」最新動向と
 大湾区構想の展望

4 構想から実務の時代へ、「一帯一路」とビジネスチャンス

■江原規由 一般財団法人国際貿易投資研究所 研究主幹

9 「粤港澳大湾区」構想からみる「海のシルクロード」の
 最新動向と香港の役割

■伊東正裕 香港貿易発展局 東京事務所長

14 「一帯一路」と日中協業の可能性

■月岡直樹 株式会社みずほ銀行 国際戦略情報部 調査役

18 「一帯一路」構想がもたらすもの

■林 千野 双日株式会社 海外業務部 中国デスクリーダー

22 物流からみた「一帯一路」構想と
 ユーラシア大陸横断鉄道

■福島竜男 日本通運株式会社 東アジアブロック地域総括室 自動車事業開発部長

26 TOPICS

青島西海岸越境ECビジネス産業園が本格稼働
 新時代に即した新たな物流プラットフォームを目指して

■横山達也 日中経済協会 事業開発部 課長

28 省エネ・環境コーナー

新たなステージに入る中国の「循環経済」
 —「循環発展牽引行動」からみる

■十川美香 日中経済協会 理事・企画担当

30 中国ビジネス Q&A

中国の債務者情報等取得制度

■加藤文人 高の原法律事務所 弁護士

32 情報クリップ

「2018中国山東省（東京）経済合作懇談会」への協力ほか

JCNDA NEWS

2018年3月の日中東北開発協会の活動から

創造の時代の 架け橋に



一般財団法人 日中経済協会 副会長
三井物産株式会社 代表取締役会長
飯島 彰己

21世紀に入ってグローバル化の潮流が本格化し、様々な商品やサービスの需要と供給を世界的につないでいくことが経済発展の主軸であった時代において、中国は生産と消費両面の急速な成長によって世界を牽引しました。

そうした中、三井物産も様々な分野で、中国と世界とをつなぐ仕事を手掛けてきました。私自身も、1980年代に初めて訪中して以来、合資鉄のビジネスを中心に、中国での仕事に携わりました。カシミアの世界トップのサプライヤーで、当社繊維部門の重要取引先であった内モンゴルのオールドスグループが、2000年代初めに、今日の資源・金属・エネルギー・化学品など幅広い事業展開を進めていく端緒となった合資鉄事業に参入する折には、パートナー企業とともに現場のリーダーとして全力で支援しました。このときの記憶は、私の商社での経験のなかでも、ひときわ鮮やかに残っています。

その後、リーマン・ショックを経て2010年代に入りますと、需要と供給の世界的なネットワークがほぼ完成し、つなぐことだけで成長できる余地が次第に狭まってきたことで、経済のダイナミズムは、つなぐことによる市場の「成長」から、新たな事業の「創造」に移行してきました。AIやIoT、ロボット、ビッグデータ解析といった技術面でのイノベーションも追い風となっています。中国でも、急激な拡大・成長の局面を抜け、

消費主導のサステナブルな成長。パターンへの移行が進みつつありますが、それと並行して、ITを武器とする新興企業が台頭し、彼らを中核として新たなサービスを次々と創造して事業を展開するエコシステムが形成されています。

日本企業も、活力を維持していくためには、自らの創造力を高めていくことが、重要な課題になってきています。新進のスタートアップも含めて、異なる強みを持つ多様な企業同士が手を組んで、事業創造に挑んでいくことも有力な選択肢となるでしょう。ここでは、創造力に富む中国企業はきわめて有力なパートナー候補と考えられます。

このような時代潮流の下、三井物産も、顧客や世界が抱える課題のソリューションとなる商品やサービス、事業を創造する主体へ進化していくとしていきます。人と人、企業と企業、国と国をつなぐことがビジネスの土台であることには変わりはありませんが、従来のような「需要と供給をつなぐ仕事」から、世界中のどこにもないものを「創造するためにつなぐ仕事」に移行していくこととなります。そうであっても、創造とイノベーションのホットスポットである中国は、三井物産の仕事の重要な舞台であり続けるでしょう。私たちは、日本企業と中国企業とを創造のためにつなぐ、架け橋の役割を果たしていきたいと考えています。

FOCUS

深圳スタートアップ・ベンチャー企業交流団 派遣報告

■杉田定大 日中経済協会専務理事

去る3月4日から8日まで、日中経済協会は、産業革新機構、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）、日本商工会議所、深圳市駐日本経済貿易代表事務所と連携して、中国深圳にスタートアップ・ベンチャー企業家、銀行・証券・メーカー・商社・VCなど協会賛助会員企業（総勢63人）で構成される交流団を派遣した。

経緯

今回の経緯をまず説明したい。昨年7月に、中国企業家倶楽部・緑公司連盟の訪日ミッションを迎えて、「日中企業経営者イノベーション協力フォーラム」を京都で開催した際に、緑公司連盟のアドバイザーでハネリストであった許小年（中欧国際工商学院教授）が、日本の若い起業家のイノベーションへの取り組みに感心し、「ぜひ深圳や北京中関村でも日中の若手起業家の交流機会を持つべきだ」と発言された（詳細は「日中経協ジャーナル」2017年10月号参照）。

この示唆を受け、昨年11月、当協会合同訪中代表団が当協会の志賀俊之副会長（日産自動車取締役、産業革新機構会長）を団長とした地方視察で広州・深圳を訪問した際に、若い起業家同士のイノベーション交流を今年2～3月に実施することを提案したところ、深圳側より積極的な協力の意向が示された。

その実現にあたっては、特に、志賀副

会長から強いご支援を賜り、産業革新機構の土田誠行専務の団長就任とともに、有力スタートアップ企業の推薦、関係職員の参加を決めていただいた。このほか、NEDO、さらには京都試作ネットなどにも参加スタートアップ企業の推薦をお願いした。今回ミッションの所期の成果が得られたのもこの推薦のおかげだと考えている。中国側参加者からは、日本のスタートアップ・ベンチャー企業の高さが関心を呼んでいた。主な日本側参加（発言）企業を表1に示す。

ビジネス交流会

今回、当協会として注意を払ったのは、ミッションの目的は「視察ではなく交流である」点であった。最近深圳には御多分に洩れず、いろいろな視察ミッションが日本からくるが、「ビジネスにつながる」と不満の声が聞こえてきており、場所によっては面談料をとられるといった状況もあ

表1 日本から参加(及び発言)した主なスタートアップ企業(五十音順)

会社・団体名	主な事業内容・プロダクト
Architek	超小型革新的 AI& 画像処理回路
イノフィス	装着型ロボットスーツ
Kyoto Robotics	物流倉庫の知能ロボット化
connne	長崎でのクラウドファンディング運営
ジェイワイド	日本のベンチャーキャピタルの投資を受ける旅行会社
泰鴻人財技術諮詢	設計段階でのコスト低減などのコンサルティング
スマートドライブ	自動車にワンタッチで装着可能な IoT デバイス
ソラミツ	ブロックチェーン技術を活用した社会課題解決
Darma Tech	Makers Boot Camp として試作コンサルティング、試作品製作
トリプル W ジャパン	介護向け排泄タイミング予知デバイス
日本電動化研究所	e-mobility で培った経験に基づくコンサルティング
フォトシンス	法人向け後付型スマートロック
フローティア	組込型の Flash メモリ IP
ベジタリア	農業用センサー通信機器
まつばや百貨店	地域特化型通信会社、内外物販
ミノテック	日中間の最大級ポータルサイトの運営
ユニバーサルビュー	この世から眼鏡をなくすことを目指すピンホールコンタクトレンズ
リンクウイズ	人が作業をしている様に物体形状を認識する産業用ロボット

つた。日本からの来訪者は「4 L (Look Listen, Learn, Leave)」、すなわち「視察をし、話を聞き、学ぶが、投資の交渉や決定など何もしない」といわれているように、我々も他山の石として、日中双方

にとつて意義あるビジネス交流につながるよう注意深く日程調整に努めた。

今回は、深圳の前海深港現代サービス業合作区管理委員会と国信証券（深圳泰九）の協力により、2度にわたって有意義なビジネス交流会を行うことができた。

今回63人という大型ミッションになったが、スタートアップ・ベンチャー企業だけでなく、当協会のメンバー企業であるメーカーや商社、銀行・証券、VCなどの方々にも参加いただいた（表1）。日本側でもミッション参加者間、具体的には、スタートアップ企業同士だけでなく、スタートアップ企業と大手企業との交流も深めることができた。賛助会員の大手企業の方々も、コーポレートベンチャー協力（CVC）としての取り組みにも強い関心を持たれていたようだ。大手企業にとつては、中国側のスタートアップ・ベンチャー企業や中堅企業との事業提携などに関心が高かったのはいつまでもない。日・中間また日・日間でも、イノベーション協力に向けた大変よいシナジー効果が出たのではないかと考える。

①前海区との共催によるビジネス交流会

日本側16社、中国側17社、33社の5時間半に及ぶロングラン交流会であったが、終始熱気は衰えず、また会場の内外でビジネスマッチングを行うことができたのは大きな成果であった。特に WeChat によ

の名刺交換にもだんだん慣れてきて、その後の交流にも役立ったようで、中国では顔を変えての交流のみならず、メールアドレスを活用したりして、WeChatによる交流を通じて別の時間帯でミーティングを持つたり、チャットでの連絡が取り合われているようで、それが現在も続いていると聞いている。また、ミッション参加者の中から前海区への進出を表明された企業が現れたことも驚きの成果であった。

前海深港現代サービス業合作区の方々のおかげで、中国側も注目すべき企業が数多く集まった。表2で一部を紹介する。

表2 前海区とのビジネス交流会の主な中国側発言企業

会社・団体名	主な事業内容・プロダクト
商湯科技 (SENSETIME)	ディープラーニング AI
万魔声学科技 (1 MORE)	オリジナルヘッドフォンブランド
達聞科技 (CLOUDMINDS)	クラウドを応用したスマートロボット
嵐鋒創視網絡科技 (Insta360)	360°カメラ
易晨虛擬現実技術 (易晨 VR)	仮想現実 (VR) デバイス
深圳市印堂科技 (INTAO)	ウェアラブル医療機器、ホームロボット
香港 TESLA 科技	ペット犬向け啓蒙教育デバイス

表3 国信証券(深圳泰九)との中日革新企業フォーラムの主な中国側発言企業

会社・団体名	主な事業内容・プロダクト
艾科林環保科技 (ECONIN)	スマート空気清浄システム、高効率濾過素材
深圳納德光學有限公司 (GOOVIS)	眼鏡型の拡張現実 (AR)・仮想現実 (VR) デバイス
康体佳智能科技 (COMTTI)	スマート充電・電源デバイス
明月光科技有限公司 (MY LUMENS)	日中合併の新型 LED 照明
子詢人工智能研究院	人工知能 (AI) 技術開発
雲魚 (Accretion Game Studio)	ブロックチェーン技術を応用したソフトウェア
生碼医療科技 (LifeCode Medical)	心臓血管疾患患者向けウェアラブルデバイス
高巨創新科技開發 (HIGH GREAT)	携帯性と経済性を重視した編隊飛行も可能なドローン

② 国信証券(深圳泰九)との共催による 中日革新企業フォーラム

国信証券は深圳のみならず中国全土で活躍している投資や IPO などの業務を中心とした総合証券会社であり、深圳地区ではスタートアップ・ベンチャー企業、さらには大手企業に有数のネットワークを有する。国信証券をパートナーとして選んだのは、日本のインフォデリバーの尚捷社長からの紹介によるものであった。

表3に、中国側の主なプレゼン企業を示す。日本側15社、中国側13社のプレゼンの機会が設けられた。

国信証券の張定軍総経理には、ひとかたならぬお世話をいただいたと思っっている。国信証券のやる気モードがひしひしと伝わり、ランチタイムも惜しんで継続的なビジネスマッチングが行われた。交流



① DJI は商用ドローンで世界シェア7割を握るトップメーカー
② Tencent は時価総額アジアNo.1 を誇るBATの一角
③ BYD は中国EVトップシェアからモノレール事業にも拡大中(写真は同社構内に敷設されている車両)
④ 中国ゲノム解析最大手の華大基因 (BGI) はソフトバンクの出資も受けている

会での座席配置も参加企業の業種や関心テーマに十分配慮されていた。

そのほか視察先概要

これら企業視察は、前海深港現代サービス業合作区、深圳市駐日本経済貿易事務所との多大なる協力により実現したものである。DJI、Tencent、BYD、華大基因(BGI)などはいわずと知れたユニコーン企業たちであり、視察写真を以て報告に代えたい。

番外編

多くのところに企業交流の機会を持ちたいとお声掛けしたため、今回のミッション参加者の方々に申し訳なかったが、夕食時間の一部も、企業交流や勉強会の時間に充てさせていただいた。

初日は北京中関村の聚牛壹佰(技術コンサルティング会社)の張燕軍CEOの紹介により、Makelock (STEM教育用ロボット開発、すでに秋葉原にも展開)やSENS Labs (スマートカッパなどのデバイス開発)のプレゼンを聞き、ビジネスマッチングを行った。張CEOはわざわざ北京から駆けつけてきてくれた。

また、2日目は、瑞穂銀行中国の岡豊樹董事長(みずほ銀行執行役員)のご尽力

により、同行深圳支店からエクサイジン・グジャパン(コミュニケーションプロデューサー)、GENNO Tech (パーキンソン病対策デバイスやシステムの開発を推奨いただき、そのプレゼンには大いに触発された。中国にも、パーキンソン病や高齢化対応など社会的問題のソリューションを果敢に見つけ出そうとチャレンジしている若い企業家が現れているのが印象深かった。また、エクサイジン・グジャパンの川ノ上和文CEOからの深圳地域のイノベーションの神髄に関するレクチャは意義深かった。この場を借りて皆さまにお礼申し上げます。

おわりに

本稿冒頭で今回の取り組みは昨年7月の京都での「日中企業経営者イノベーション協力フォーラム」を契機としたものであると述べた。このような新しいタイプの日中イノベーション交流プラットフォーム構築のため、今後もこうした中国のイノベーション先進地域へのミッションの派遣や、イノベーション事業としてのミッション受入れ(中国からの中国企業家倶楽部・緑公司連盟や有力大学のEMBAなど)を継続的に展開していきたい。

関係先である産業革新機構、NEDO、日本商工会議所、京都商工会議所、京都府や京都試作ネットなどの方々に、引き続きご支援いただきたいと思います。

構想から実務の時代へ、「一带一路」とビジネスチャンス

江原規由

一般財団法人国際貿易投資研究所 研究主幹

提起以来5年、「一带一路」への世界的関心は高まり続けており、その行方につき、多くのことが語られている。「一带一路」は、合作共贏(ウィン・ウィン)を目的とし、「共商、共建、共享」(共に話し、共に作り、共に分かち)の「三共」を基本理念とし、『5通』(文中参照)を主要事業としている。世界は「一带一路」をどう見ているのか、「一带一路」の可能性や課題、そして、ビジネスチャンスの視点から考察してみた。

世界をひきつける「一带一路」

「一带一路」^{注1}への世界の関心が高まっている。2018年1月8日、フランスのマクロン大統領が今年、外国首脳へのトップを切つて訪中したが、首脳会談後に発表された共同声明では「一带一路」の枠組み内での協力強化への言及が目立った。また、1月31日からは英国のメイ首相が約50人からなる財界代表団を引き連れ訪中。首脳会談では「一带一路」と英国の発展戦略の連携強化が確認され

たほか、中国商務部が英国と「一带一路」建設を中心とする総額90億ポンド(約1兆4000億円)の経済貿易協力協定を締結すると発表した^{注2}。

今や「一带一路」は、各国の対中経済交流において主要な座を占めつつある。例えば、英仏両首脳のほか、今年の春節(2月16日)までの1ヵ月半の短期間に北欧(フィンランド、ノルウェー、アイスランド、スウェーデン)・バルト3国(エストニア、ラトビア、リトアニア)の議会を指導者オランダのウィレム・アレクサンダー

の新たな連携、協力関係の構築に向き合っている。「一带一路」は、中国と欧州間の時間的、経済的距離を縮小し、新たなビジネス経済圏(FTA網)を構築することを主目的の一つとしているが、図1から、「一带一路」がユーラシア、オセアニアをカバーする広大な地域にまたがっていることがうかがえよう。

「一带一路」では、沿線国のインフラ整備を中心とする壮大なプランが描かれている。これを実現するためのプロジェクトが『5通』(政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通、下記)である。この『5通』はいわば「一带一路」の設計図といっても過言ではあるまい。

『5通』

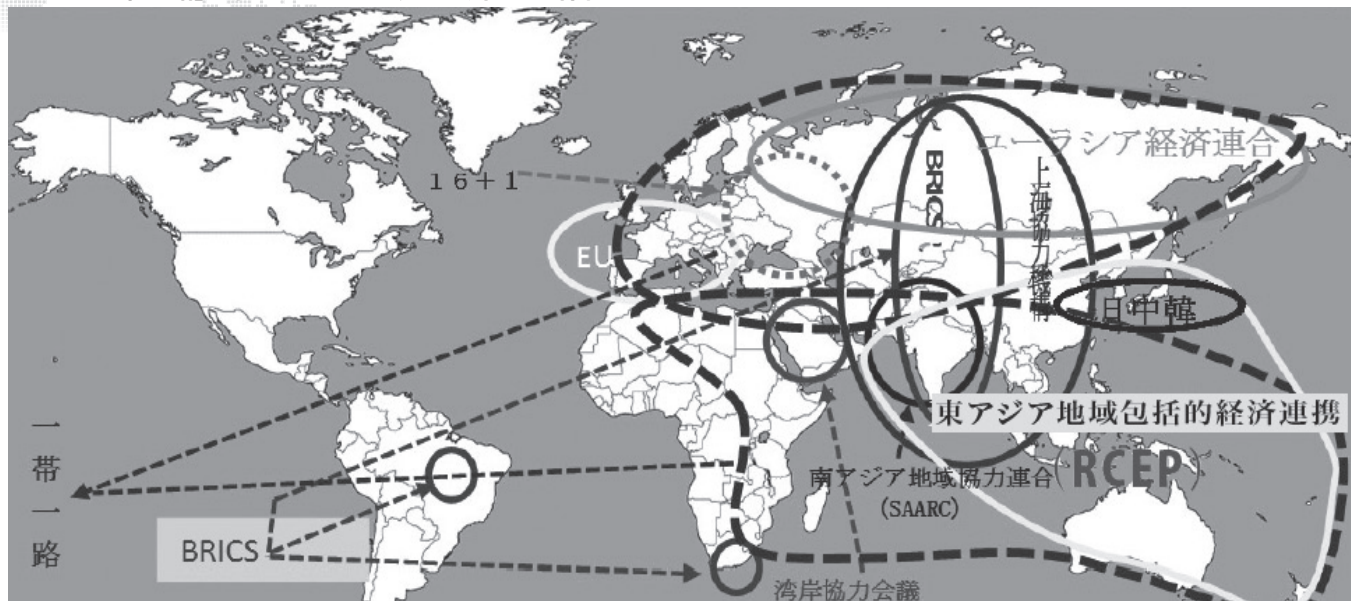
- ①政策溝通(政策連携)・・・「一带一路」と同沿線国の発展戦略との連携など
- ②設施聯通(共通インフラ整備)・・・都市化の推進(交通・物流・電力網整備等)など
- ③貿易暢通(円滑な貿易・投資交流)・・・新たなビジネス経済圏の構築など
- ④資金融通(事業資金の調達・融資)・・・A I I B等国内外金融機関との連携、人民元の国際化など
- ⑤民心相通(人材・文化等の交流強

国王、そして、キャメロン前英国首相と、各国の元首・首脳・要人が続々と訪中している。いずれも欧州勢(順不同)であったが、訪中時の首脳会談などで最も多く言及されたのが、「一带一路」における協力強化である。例えば、「氷上シルクロード」^{注3}の共同建設、「一带一路」と「琥珀の道」^{注4}の連携などが指摘できる。

「一带一路」の設計図は『5通』

目下、中国は「一带一路」の推進で、図1にある地域協力の『枠組み』と

図1 「一帯一路」沿線における主要な地域協力の枠組み



(出所) 筆者作成

中国が強調する「公正かつ合理的」とは何に對してかという「発展途上国、新興経済国の権利、利益貢献に見合った」との意味がある。図1の『地域協力の枠組み』は、今後この公正で合理的なグローバルガバナンスの変革に大きく関わってこよう。

化)・ソフトパワーの發揮、観光促進を含む(「…」以降は、筆者の見解)
『5通』は、密接に内部で連関しているが、つまるところは、①「一帯一路」FTA ネットワーク(経済圏)の構築、②新型国際関係の構築、③中国のソフトパワーの發揮の三位一体で、公正かつ合理的なグローバルガバナンスの変革を目指すプロセスといえよう。

「伙伴关系」と「一帯一路」FTA 構築

中国商務部によれば、17年末時点、中国は24カ国・地区・国際組織と16のFTA^{注)}を締結済。18年は10 FTAの締結交渉中、10 FTAの研究着手としている。「一帯一路」沿線国とは、17カ国・地区と7 FTAを構築済である(筆者調べ)。目下、中国は「一帯一路」に輻射するグローバルで高水準なFTA ネットワークの構築をFTA 戦略の核心としている。習近平国家主席は、17年5月の北京での「一帯一路」国際協力サミットフォーラム(以下『北京フォーラム』)の基調講演で「中国は『一帯一路』関係国(中略)貿易・投資の円滑・便利化を推進し、『一帯一路』FTA ネットワークを構築し、世界経済の発展に貢献する」と発言した。習近平国家主席が「一帯一路」FTA ネットワークの構築を公言したのは、これが初めてである。

また、「一帯一路」と沿線国の発展戦略との連携事例については、すでに多数ある(表1)。直近事例では、今年2月、タイのソンテイラ商務大臣が、18年タイ・中国ビジネス発展情勢研究討論会で言及した『中国

製造2025』と『タイランド4.0』との相互協力を強化することは可能だ。「一帯一路」は、タイにとって重要な機会となっている。例えば、タイ・中国鉄道協力プロジェクトの建設は、タイの交通の要衝としての地位を向上させるのみならず、周辺国にとつても有利である」が指摘できる。「一帯一路」と関係国の発展戦略と

表1 「一帯一路」と関係国の発展戦略との連携事例

<ul style="list-style-type: none"> ①カザフスタンの「光明の道」発展戦略 ②モンゴルの「草原の道」発展戦略 ③ロシア主導の「ユーラシア経済連盟」の発展戦略 ④カンボジアの「四角戦略」 ⑤サウジアラビアの「2030 ビジョン」 ⑥エジプトの「振興計画」 ⑦チェコ、ウズベキスタン、ブルネイ等の発展戦略 ⑧欧州委員会ユンケル委員長提起の欧州投資計画など <p>欧州投資計画とも連携していることから、「一帯一路」で欧州とのビジネス交流の促進を図りたい中国の意図がうかがえる。</p>

の連携は、今後、新型国際関係構築に熱心な中国の対外発展戦略の要になると考えられる。

グローバルガバナンス改革への力ギとなる「伙伴関係」

「二帯一路」FTA ネットワークの構築や新型国際関係の構築から、公正で合理的なグローバルガバナンスの改革への道程はそう簡単ではない。「二帯一路」関係国では、経済発展段階、宗教、民族が大きく異なり、価値観も極めて多様である。中国は、こうした利害関係が複雑に交差する関係各国と、どうコンセンサスを構築しようとしているのか。この点、注目すべきは、中国独自の外交戦略といえる「伙伴関係」(伙伴・H u o ・ B a n / フォ・バン)の構築である。習近平国家主席は、17年1月、外遊先(スイス)の国際連合ジュネーブ事務局での講演で「中国は何よりも『伙伴関係』の構築を国家間交流の指導原則と定める。現在90余カ国・地域」と『伙伴関係』を構築している」とした。『伙伴関係』の最大の特徴は、拘束力のある条約や協定によつてではなく、元首(首脳)の信頼関係に基づく共同声明をもつて構築(格

上げ)される点にある。現在16種類の「伙伴関係」^注があるが、その構築では、当事国の経済状況や事情をより反映できる融通性がある。この点、「二帯一路」沿線国(国際組織)とのFTA構築にあたっては、「伙伴関係」の構築あるいはその格上げ時に経済交流・連携の「大枠」を決め、これを発展させてFTAを構築しネットワーク化するというプロセスが考えられる。習近平国家主席の外遊時、あるいは、外国首脳の訪中時の首脳会談で決まって最重要テーマとなるのが、この「伙伴関係」の確認と「二帯一路」での協力強化についてである。

今年1月、マクロン大統領が訪中した時に発表された共同声明でも、真つ先に「中仏全面戦略伙伴関係」の確認が行われ、「二帯一路」などでの協力内容が詳しく記されている。さらに、今年3月のメルケル・ドイツ首相の連続4選やプーチン・ロシア大統領の通算4選時、習近平国家主席は電話で祝意を表明したが、その折にも、それぞれ、「中独全方位戦略伙伴関係」、「中ロ全面戦略協作伙伴関係」の発展に言及している。

今後、「二帯一路」FTA ネットワークの構築、新型国際関係の構築、そして、グローバルガバナンス変革のプ

ロセスにおいても、「伙伴関係」ネットワークは、中国の有力な外交戦略の切り札となつてこよう。

ビジネスチャンスとしての「二帯一路」

「二帯一路」が世に出て今年で5年目となる。どのようなビジネスチャンスが生まれるか、内外から関心が高まっている。

◆「二帯一路」経済の現状

まず、「二帯一路」の経済規模であるが、世界経済のほぼ30%(21兆9000億ドル、16年)、人口で同60%強(4億6000万人、同上)とされている。17年の中国と「二帯一路」沿線国との経済交流実績(人元ベース、中国海関総署発表)をみると、対外貿易で中国全体の26.5%(輸出同28.0%、輸入同24.9%)を占め、前年比伸び率において、いずれも中国全体のそれを大きく上回った。また、17年の「二帯一路」沿線国(65カ国中59カ国)への非金融部門の直接投資額は、中国全体の12.0%(143億6000万ドル)を占め、対外工事請負は契約ベース(61カ国)で同54.4%(1443億2000万ドル)、実行ベース(営業額)で同50.7%

を占めた(中国商務部発表)。中国では、対外経済交流における「二帯一路」の躍進が期待されている。

17年末時点、中国は80カ国・組織と「二帯一路」協力協議を締結し、30余カ国と国際産能合作を展開し、「二帯一路」沿線国24カ国と75の海外経済合作区の建設を推進している(商務部発表)。「二帯一路」協力協議は、昨年5月の『北京フォーラム』での成果発表によれば、76分野270余プロジェクトに及んでいる。今後、こうしたプロジェクトを中心に「二帯一路」関連事業の実施に弾みがつくと考えられる。これをチャンスとみるか、リスクとするか。筆者は、長期的視点からみてリスクよりチャンスのほうが大きいとみる。この点について、中国商務部が言及した国際産能合作(国際産業協力)、PPP(Public Private Partnership、官民連携)事業、海外経貿合作区^注に絞つて論じてみる。

◆国際産能合作
国際産能合作の対象は主にインフラ整備事業、都市化事業、資源・エネルギー開発関連事業等(重点分野・鉄鋼、非鉄金属、建材、鉄道、電力、化工、軽紡、自動車、通信、建設機械、航空・宇宙、船舶・

表2 「一帯一路」事業での資金調達事例

資金確保・融資体制	当該国の予算支出・外資導入・人民元国際化（国家銀行融資・現地支店の開設等）・ADB との協調融資、シルクロード基金、AIIB。
債券発行	事例： ① 2017年3月、ロシア・アルミニウム（ルサル）が上海商品取引所で初の人民元債券（パンダ債）発行、「一帯一路」関連事業に充当 ② 17年7月、スペイン政府クレジット局が中国で人民元債券を発行し、自国企業の「一帯一路」枠組みでのインフラプロジェクトへの参画を支援すると発表。
融資例	事例： ① 2017年5月23日、中国国家開発銀行がインドネシア中国高鉄有限公司に、ジャカルターバンドン間高速鉄道建設プロジェクトに融資（45億ドル）、② 16年12月末時点：中国の銀行9社が「一帯一路」沿線26カ国に62支店を開設済。
投資例	事例： 中国水電建設集団国際工程有限公司とタイのイタリア・タイ・デベロップメント社がバングラデシュ初の軽量軌道交通（LRT）建設に参加することで、バングラデシュ道路交通橋梁省と合意。
国有企業等展開	2017年5月時点、「一帯一路」沿線国企業に投資、出資などで関係している中央国有企業は47社（1676プロジェクト）
その他	国際産能合作、PPP事業など

（出所）筆者が各種資料から作成

海洋建設等）。李克強総理によれば、「商品輸出、資本輸出の中間に産業輸出がある。それこそ国際産能合作である」としている。中国企業の対外展開の新しい形態といえよう。すなわち、中国企業が主導ないし先進国企業と連携して第3国（主に発展途上国）に投資し市場を共同開拓する投資形態を指す。事例としては、中国企業とフランス企業との連携による英国での原子力発電所（Hinkley

Point C）の共同建設プロジェクトなどが指摘できる。「一帯一路」との関係でいえば、例えば、カザフスタンとシルクロード基金からの拠出も含め、20億ドルの国際産能合作基金を設立しているほか、150億ドルの中国・カザフスタン産能合作特別借款（第1期）があり、すでに、34プロジェクト（セメント工場、電解アルミ工場、アスファルト工場建設等）が完成し、生産を開始している。

目下中国は、世界第2位の対外投資国である。今後、国際産能合作で、中国企業と連携して海外展開する外資企業は確実に増えてくるとみられる。

近年、海外で中国企業と競合する日本企業が増えてきているが、今後、例えば、中国に足場を有する日本企業が現地の中国企業と連携して第3国に投資・進出するケースも増えてくるのではないだろうか。国際産能合作は、中国企業と競合するより連携する利を提起しているといえる。

◆海外経貿合作区

海外経貿合作区とは、「一帯一路」沿線国に設置された外資導入拠点である。これらは中国が改革開放の初期、中国沿海地区に設置した経済特区や経済技術開発区、さらに近年、中国国内11カ所に設置された自由貿易試験区に相通じる、特殊地域といえる。そこでは税制、物流、生産サービス活動などの優遇措置が講じられ、経済活動のための各種インフラが整備された。同じことが、海外経貿合作区にも当てはまる。

改革開放は、中国に驚異的な経済成長をもたらし、世界経済の発展、内外企業に大きなビジネスチャンスを生み出してきている。今後、「一帯一

路」の進展により、海外経貿合作区に進出する中国・現地・外資企業は増えてくるとみられる。こうした海外経貿合作区に関し、最近興味深い報告（「一帯一路」における中国海外園區の建設と発展報告^{注）}）が公表され、45カ所の中国海外園區（海外パーク・海外経貿合作区の別称）に進出した中国企業の現状、同園區の評価番号などが記されている。そのトップは、ベトナム龍江工業パーク（評価…発展潜在力が非常に高く、モデルとなるなど、得点88・21）、最下位は中国ミャンマー国境経済協力区（評価…リスク管理能力が低く発展潜在力が非常に低いなど、得点37・65）となった。最高と最低評価の得点差はほぼ50ポイント、ここまで赤裸々に対外発表するとは、中国の海外経貿合作区にかける意気込みが感じられる。

海外経貿合作区の設置やインフラ整備に限られたことではないが、改革開放での中国の経験が随所に生かされていることから、「一帯一路」は改革開放の国際化といえるのではないか。

◆PPP事業

PPP事業とは、政府（地方政府を含む）が実施してきた事業（イ

ンフラ整備、公共サービス、汚水処理、供水、ゴミ処理等)に、企画段階から社会資本(国有・民営企業等)に参画させ、設備投資や運営を任せる手法を指し、BOT、BTO、BOOなどに類する事業である。「二帯一路」沿線国でのPPP事業については、17年5月時点、865事業(5300億ドル)とのレポートがある。「二帯一路」沿線国家PPP投資現状、経験、我が国への示唆、国際貿易17年第9期。「二帯一路」におけるインフラ需要は、今後急増する状況にあり、PPP事業に関心を示す国、企業(当該国を含む)が少なくない。アジア開発銀行の予測によると、今後10年間にアジアにおけるインフラ投資だけでも8兆2200億ドルの巨額の需要があるとしている。

この点、中国はPPP中国モデルの対外展開、対外開放(外資企業との連携)を積極推進するとしており、「二帯一路」でもインフラ整備など一連の事業で、PPP事業の展開に大きな期待をかけている。参考までに、PPP事業は14年(第一期)から始まっているが、中国財政部の発表によれば、第4期PPPモデル事業(18年)は、369件、

7588億元)としている。これは、PPP事業の氷山の一角で、モデル事業とならなかった全国のPPP事業案件・金額は膨大である。今後、中国は、国内での経験をもとに外資企業との連携を含め、PPP方式による「二帯一路」事業を積極展開するとしている。

外資企業にとって、これをビジネスチャンスとするには、十分な研究が必要なことはいうまでもない。ただ、長期的には「二帯一路」への関係各国の関心と期待が高まっていることから、ビジネスチャンスがそのリスクを上回る可能性が高いと想定しての対応が、肝要といえるのではないだろうか。

「二帯一路」建設と資金融通

「二帯一路」の壮大なプロジェクトの実施には巨額の建設資金が必要なのは、誰の目にも明らかである。では、その建設資金をどう調達するか。そのカギは、①「二帯一路」と関係国の発展戦略との連携(前述)、②「二帯一路」への投資拡大(主に中国企業、外資企業)、③国内外金融機関(アジアインフラ投資銀行「AIIB」、アジア開発銀行

「ADB」、BRICS 開発銀行、シルクロード基金、中国国家開発銀行、中国輸出入銀行、中国の金融・保険機関、株式市場など)との連携・活用に大きくかかっているといえる(表2)。

21世紀を代表する壮大な事業といえる「二帯一路」は、今や構想から実務の時代に入りつつある。「二帯一路」を「奇貨」とするか、「鶏肋」とするかに、関係国の経済発展や企業利益がかかっているといっても、過言ではない。



注1..「二帯一路」倡議(提議)・構想・戦略・建設ともいう。本稿では、単に「二帯一路」とした

注2.. 両首脳訪中成果として、中国とフランスの国家戦略である「メイド・イン・チャイナ2025(中国製造2025)」と「未来工業計画」の連携、

貿易・投資自由化の促進、人材育成の協力強化、中仏両国の多国籍・主要企業11社から成る中仏企業家委員会の設立、また、英国とは、北京で中英代表企業31社からなる中英企業家委員会設立大会、

同第一回会議を開催など

注3.. 北極圏にも広がる「二帯一路」の第3のルート

注4.. 古代の琥珀交易路、ヨーロッパ

アジア、北ヨーロッパ、地中海間の交通路

注5.. ASEAN、シンガポール、ニュージーランド、ペルー、コスタリカ、パキスタン、スイス、アイスランド、オーストラリア、韓国、チリ、香港(CEPA)、マカオ(CEPA)、台湾(ECFA)、ジョージア、モルディブ

注6.. 地区(ASEAN、アラブ首長国連邦、アフリカ連合、EU、ラテンアメリカ・カリブ諸国共同体等)のメンバー国をそれぞれカウントすれば、世界180余カ国と「伙伴关系」ネットワークを構築済

注7.. 戦略伙伴关系(以下、伙伴关系を省略)全面戦略、戦略合作、全面战略合作、全面戦略協作、全天候战略合作、全方位戦略、互惠戦略、創新戰略、創新全面、合作、友好合作、全面合作、全面友好合作、全方位友好合作、友好

なお、日本とは「伙伴关系」は構築されていない(戦略互惠関係は「伙伴关系」ではない)

注8.. 呼称はいろいろある。辺境(海外)経貿合作区は総称、園區はParkのこと

注9.. 18年2月26日、華東師範大学、中国社会科学出版社、上海市開發区協會が共同主催した中国海外園區發展研討論会で発表

「粵港澳大湾区」構想からみる 「海のシルクロード」の最新動向と 香港の役割

伊東正裕

香港貿易発展局 東京事務所長

現在、中国と香港の動向に関して最も注目を集めているのは、現代版のシルクロード経済圏構想「一帯一路」と、珠江デルタ地域経済圏構想「粵港澳大湾区」であろう。本稿では、「一帯一路」と「粵港澳大湾区」の最新トレンドについて概観したうえで、「両構想の関係性について説明する。さらには特別行政区として21年目を迎えた香港の両構想における戦略的重要性と果たす役割についても解説する。

「一帯一路」構想

「一帯一路」構想とは、2013年に中国の習近平国家主席が提唱した現代版シルクロード広域経済圏の発展計画である。それは、中国が世界経済の中心的地位を占めていた古代シルクロードの再現を意識したもので、ユーラシア大陸からアフリカ大陸に跨がる周辺国65カ国を対象としている。これら周辺国をすべて合わせた経済規模は、世界人口の約63%、世界貿易高の約35%、世界GDPの約30%を占めるといわれている。「一帯一

路」構想は、中国にとつての周辺国と

の外交の軸として、また新しい対外開放戦略の一環として位置づけられて

おり、陸路の「シルクロード経済ヘル

ト（『一帯』）」と海路の「21世紀海上

シルクロード（『一路』）」から構成さ

れている（図1）。「シルクロード経済

ベルト」は①中国から中央アジア、ロ

シアを経て、ヨーロッパまで②中国か

ら中央アジア、西アジアを経て、ペルシ

ア湾、地中海まで③中国から東南ア

ジア、南アジア、インド洋まで、とい

う3つのルートから、「21世紀海上シ

ルクロード」は①中国の沿海から南シ

ナ海を経てインド洋やヨーロッパまで

②中国の沿海から南シナ海を経て南

太平洋まで、という2つのルートから

成り、「政策面の意思疎通」、道路を

はじめとする「インフラの連結」、「貿

易の円滑化」、「資金の融通」、「民心

の意思疎通」の5つの分野にわたり協

力を進めることが提唱されている。

15年2月1日、中国の張高麗副首

相の主宰で「一帯一路」建設工作会議

が開かれ、同年3月28日には国家発

展改革委員会、外交部、商務部が「シ

ルクロード経済ベルト」と「21世紀海

上シルクロード」を推進し共に構築す

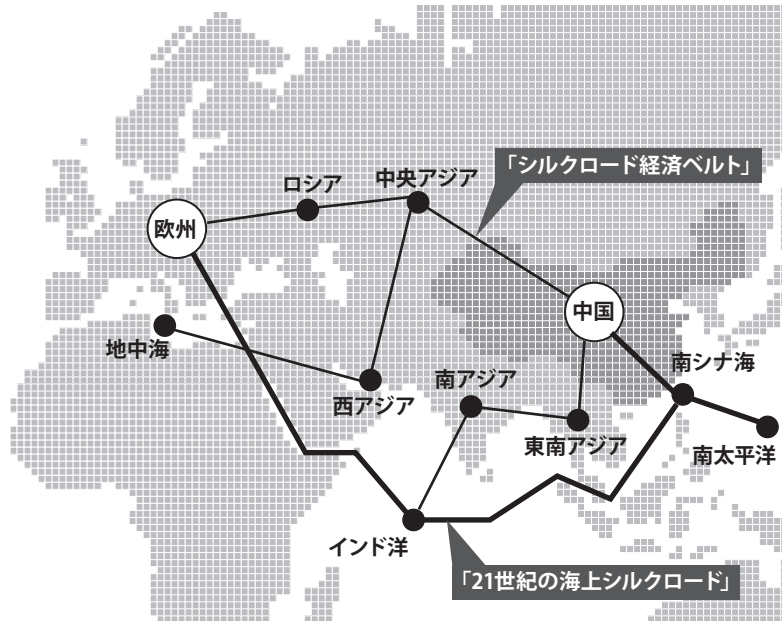
る構想と行動」を発表、同構想が実

行の段階に移された。本構想推進のた

め、習近平国家主席と李克強首相は積極的に関係国を訪問、ASEAN、EU、アラブ連盟など多くの国際組織が支持を表明しているほか、中国はカザフスタン、カタールと協力覚書を締結している。具体的な動きとしては、陸海空を一体化した立体的交通網の整備の一環として、新ユーラシアランドブリッジ計画（江蘇省の連雲港を起点として、西安、ウルムチ、中央アジア、ロシアを経由して、アムステルダムまで鉄道を建設する計画）、中国・シンガポール経済回廊、中国・インド・ミャンマー経済回廊など、陸の基幹ルートが形成されつつあり、各沿線国には自由貿易区と物流センターが急ピッチで設置されている。また、これらインフラ整備を資金面から支援するため、シルクロード基金や、アジアインフラ投資銀行（AIIB）、新開発銀行

上海協力機構開発銀行などの設立計画が、中国の主導で進められている。中国内においては、「一帯一路」構想の重点地域として、西北（新疆、陝西、甘肅、寧夏、青海、内モンゴル）、東北（黒龍江、吉林、遼寧）、西南（広西、雲南、チベット）、沿海（上海、福建、広東、浙江、海南）、内陸（重慶）が指定され、投資計画の推進に積極的に取り組んでいる。

図1 「シルクロード経済ベルト(『一帯』)」と「21世紀海上シルクロード(『一路』)」



(出所) 各種報道資料から作成

図2 広東省の珠江デルタ流域に広がる「大湾区」



(出所) HKTDC Hong Kong Means Business (2017年7月5日)

一方で、本構想は実現に向けて以下の課題が指摘されている。第二に、域内外の大国の支持を得ることの難しさ(資源面における米国・日本・EUとの利益衝突、ロシア・インドは中国の中央アジア・南アジアへの進出を警戒)、第三に、対象国の多様性・異質性(発展段階・宗教・文化の差異が経済統合の求心力を弱め、各国の高関税政策が国境を越える貿易の障害に)、第三に、中国と一部対象国との領土・領海問題(南シナ海と国

境地域における緊張状態が継続)、第四に、投資に伴うカントリー・リスク問題(一部の紛争地域、政治・経済・社会面で不安定な国の存在、道路・港湾などのハード面に加え法律や税制などのソフト面のインフラが未整備)である。歴史的には、日本がシルクロードの最東端(京都・奈良)であったという説もある中で、我が国では当初本計画に対する関心は高くはなかったが、17年5月14日、自民党の二階幹事長

が訪中し北京で開催された「二帯一路」の国際フォーラムで講演、同構想について「成果は国際社会の安定と繁栄の実現につながっていくべきだ」と注文をつけつつも「『二帯一路』を通じ、世界中の心と心のつながりが一層強まることを期待している」と述べ、注目を集めたのは記憶に新しい。日本政府はこれまで、中国のアジア経済覇権を握る動きとして「二帯一路」構想に警戒感を示してきたが、中国指導部と

太いパイプを持つ二階氏が訪中・講演したことは「日中関係改善に向けた、中国指導部に対する政府の明確なメッセージ」の意味合いを持つのではないかと報道された(読売新聞オンライン17年5月15日)。それに続き、同年6月5日、安倍首相は都内の講演で「二帯一路」構想について「国際社会の共通の考え方を十分に取り入れることで、環太平洋の自由で公正な経済圏に良質な形で融合し、地域と世界の平和と繁栄に貢献していくことを期待する。日本は、こうした観点からの協力をしたい」と協力姿勢を示している(読売新聞オンライン17年6月6日)。

さらに、同年7月8日、ハンブルグで習近平国家主席と会談した安倍首相は、「二帯一路」構想に協力する方針を直接伝え、両国の関係改善に向け首脳間の対話を強化することで一致、両首脳の相互訪問の実現を呼びかけた。本会談は日本でも中国でもトップニュースとして報道され、我が国の同構想への本格的な参画が期待されるに至っている(読売新聞オンライン17年7月8日)。

「粤港澳大湾区」構想

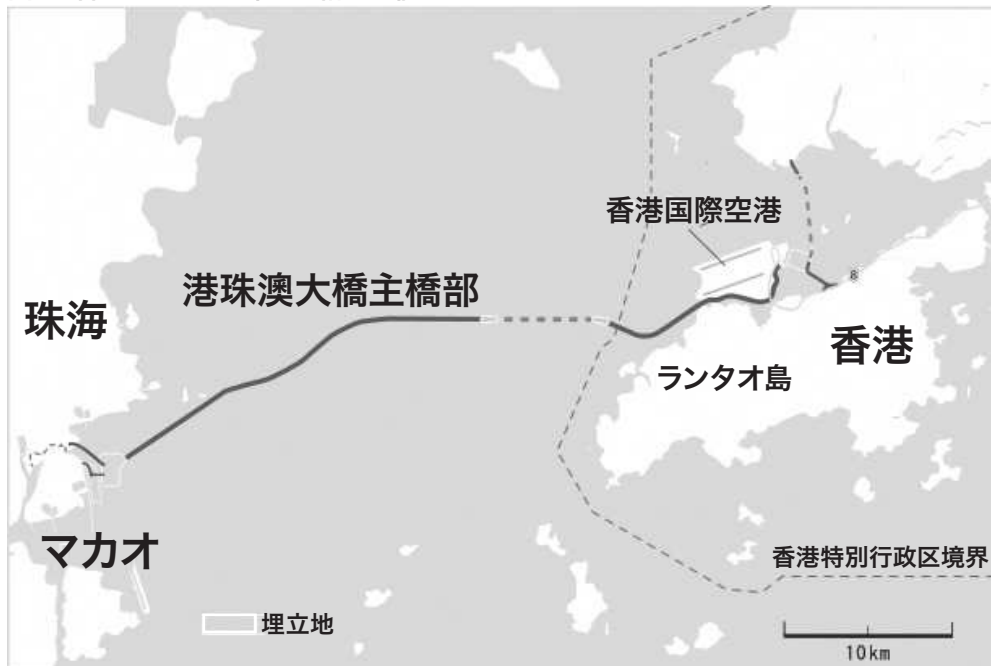
「粤港澳大湾区(以下「大湾区」)

表1 世界三大ベイエリアと「粵港澳大湾区」の比較

	人口 (百万人)	面積 (千km ²)	域内 GDP (兆 US\$)	第3次産業 構成比	1人当たり GDP (千 US\$)
粵港澳大湾区	67.7	56.5	1.80	55.6%	26.6
東京湾 (首都圏)	43.5	36.7	1.40	> 80%	32.2
ニューヨーク湾	23.4	21.4	1.24	89.4%	53.0
サンフランシスコ湾	7.2	18.0	0.80	> 80%	112.0

(出所) 香港貿易發展局広州事務所作成

図3 香港・マカオ・珠海を結ぶ大橋



(出所) 各種報道資料から作成

世界三大湾区(東京湾、ニューヨーク湾、サンフランシスコ湾)と「大湾区」の基礎データを表1に示す。「大湾区」は人口、面積、GDP総額では他の湾を上回っているが、GDPに占める第3次産業構成比と1人当たりGDPでは、まだ発展の余地があることが見て取れる。

珠江デルタは、全中国に占める面積はわずか0.6%に過ぎないが、中国全体のGDPの13%を創出(9兆人民元規模)しているが、香港・マカオとの一体化を進めることで、さらなる飛躍が期待されている。今後「大湾区」は、国家レベルの協力調整システムによって中央政府からの権限移譲と政策支援を受け、資本取引での人民元の越境使用、外為管理改革などを先行実施、各地金融市場の双方向拡大による「金融核心圏」化を目指すほか、域内のインフラ強化(国際海運・物流センター構築、高速道路網・海路・空路整備)と、広東省を中国の科学技術産業の中心に引き上げることを狙っている。発展著しい深圳市は、2~3年後には経済力で香港を上回ることが予測されており、香港にとっても、今後国際競争力を保持するためには、近隣都市との連携が不可欠であるという事情も垣

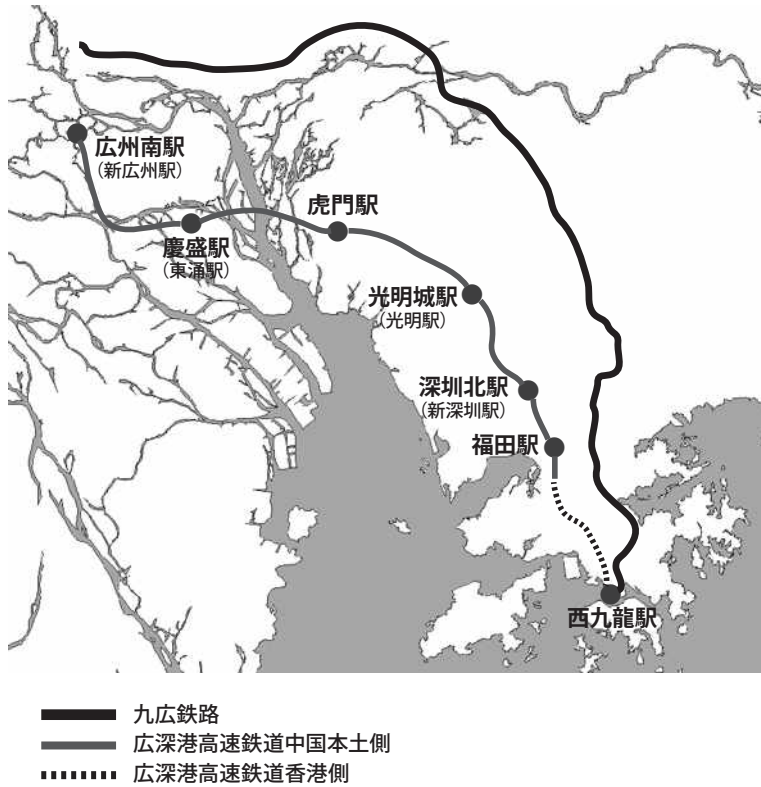
間見える。「大湾区」は、1つの国家(中国)、2つの制度(社会主義体制の中国と特別行政区)、3つの関税区(中国・香港・マカオ)、4つの核心となる都市(広州・深圳・香港・マカオ)、8つの著名な港(香港・マカオ・深圳・広州・中山・珠海・虎門(東莞)・江門)を擁し、南は東南アジアと南アジア、東は海峽西岸経済区と台湾、北は長江経済ベルト、西は北部湾経済区につながり、「21世紀海上シルクロード」沿線国家と中国本土を結ぶ重要な橋梁としての役割を担っている。深圳港は昆明、ミャンマー、バンラデシム、インド、パキスタン、イラン、トルコを経由してロッテルダムへ、江門港と佛山港は西江を通じて広西、貴州、雲南につながるだけでなく、湖南と江西の中心部へも接続できる。これにより、「大湾区」は、中国本土内陸各省の産業レベル向上に貢献できるほか、北部湾や南寧等を通じてASEAN各国へ陸海でつながるルートの起点となることが見込まれている。

珠江デルタは、上海を中心とした長江デルタ、北京・天津を中心とした渤海湾エリアと並び中国の三大経済圏の一角を占めているが、いち早

構想とは、広東省珠江デルタの9都市(広州市・深圳市・東莞市・惠州市・佛山市・江门市・中山市・珠海市・肇慶市)と2つの特別行政区である香港・マカオ(略称「粵港澳」

あるいは「9+2」の一体化を推進する中国の地域発展計画で、広東省・香港・マカオの相互協力によって、世界の三大ベイエリアであるサンフランシスコ、ニューヨーク、東京に匹敵する巨大な地域経済圏の構築を狙っている(図2)。

図4 香港・深圳・広州を結ぶ高速鉄道



(出所) 各種報道資料から作成

く深圳と珠海が経済特区に指定されるなど、1970年代後半から改革開放政策の主導的な役割を担い続けてきた。15年の統計では、珠江デルタ域内合計で、中国の輸出総額の25%、対外投資額でも25%を占めているとされるが、「大湾区」全体で見ると、GDPに占める輸出の構成比が75%超（長江デルタ47%、渤海湾エリア11%）と全国平均の3・8倍、同年のFDI（海外直接投資）額は2030億ドルと長江デルタや渤海湾エリアの2倍以上を記録するなど、

名実ともに中国における対外窓口機能を果たしてきたことが分かる。ここで、「大湾区」構想のインフラ整備において象徴的な「大プロジェクト」を紹介しておきたい。一つは、香港とマカオ、珠海を結ぶ「港珠澳大橋」の建設である。香港国際空港があるランタオ島を起点に、西へ延びる全長35・6キロ（中間部分のみ海底トンネル）の大橋は、西端で二つに分岐。北側は珠海へ、南側はマカオへ接続する。今年後半には開通が見込まれているこの橋を利用すれば、これまで香

港からマカオ、珠海へは高速船で1時間以上要していたのが、わずか30分に短縮されるので、香港から珠江デルタの西側へのアクセスが飛躍的に向上することとなる（図3）。

今一つは、「広深港高速鉄道」（中国版新幹線）の香港区間の敷設である。これまでの広九鉄道（直通列車）は、香港域内が複線であり、在来線と線路を共有したため、運転速度を上げることができず、広州までの所要時間が100分を超えていた。これに対し、高速鉄道は九龍半島先端部の西側に専用駅（西九龍）を建設、深圳を経て広州南駅（番禺）までわずか48分で結ぶ。列車の線路は北京までつながっており、香港と北京間が10時間で移動できるようになる（図4）。新設の西九龍駅は地下4フロア構造、うち地下2階が入境フロア、地下3階が出境フロア、両フロアには、香港側と本土側の税関・出入管理所エリアが設置され、それぞれの法律に基づき出入境審査、税関手続、検査が執行される（香港ポスト17年8月10日）。

「二帯一路」構想と「大湾区」構想の関係

「大湾区」は、その地理的優位性、

文化の多様性（華僑の故郷、英語圏）香港、ポルトガル語圏（マカオ）から、「二帯一路」建設においては中核的な役割を担う。香港では、古く石器時代の人類遺跡が発見されており、唐宋時代以降は中原文化が南下することで繁栄、明代には海外貿易が盛んに行われるようになった。また、江門市は、中国最大の「僑郷（華僑の故郷）」として知られており、江門籍の海外華僑・華人は、世界五大洲、100を超える国々に分布し、人口は400万人以上にのぼるといわれている。香港人口の4分の1、マカオ人口の2分の1は江門籍であり、中華民族の伝統文化を世界各地に伝承・伝播する役割を果たしてきた。江門市は、中国随一の「僑郷」として、「二帯一路」構想においてヒトのつながりをベースにした人文戦略上重要な地位を占めている。また、南粵（広東省南部）全体では、地形的・気候的にも海洋性のフィリピン、インドネシアやマレーシアとつながっている。「大湾区」は「二帯一路」構想における海のシルクロードの玄関口であり、まさに中国本土と東南アジア諸国を結びつける要衝であるといえる（図5）。

図5 「大湾区」と「21世紀海上シルクロード」の連結性と広がり
Promoting connectivity:
Guangdong-Hong Kong-Macau Big Bay Area and the 21st Century Maritime Silk Road



香港の戦略的重要性と果たす役割

最後に、「一帯一路」および「大湾区」構想において、香港が果たす役割とその戦略的重要性について述べておきたい。香港は、もともと広東省の一部であったので、土着人口としては、広東

の華人と香港は、広東語という共通の言語でつながっているほか、香港の新聞や雑誌を定期購読するなど香港を重要な情報源としてみている。また、これまでの広域経済圏構想、すなわち「華南経済圏」、「華人共同市場」、「珠江デルタ」、「汎珠江デルタ（珠江が流れる9省と香港、マカオを含めた工

(出所) HKTDC Belt and Road Portal

系華人（客家系・潮州系を含む）が最も多い。1949年の中華人民共和国設立に伴い、上海や福建からも人口流入があったが、中国返還前までの公用語は広東語であった。英国の「The Sun」（12年9月28日）の調査によると、海外在住華人は上位15カ国だけで3680万人にのぼり、その半数以上（54%）が広東省出身者である。海外

リア）では、香港が常にその中心であり続けてきた。97年の返還以降の香港は「二国二制度」のもと、海外企業にとつての中国本土市場への玄関口であることも、中国企業の海外市場への玄関口としての機能を果たしてきた。「一帯一路」および「大湾区」構想において、香港に期待されているのは、第一に「緩衝地帯（Buffer Zone）」としての役割（政治的・文化的異質性の緩和・克服）、第二に「翻訳者（Interpreter）」としての役割（中国政府による壮大な国家計画を実現可能な事業へ整理・分解）、第三に「スーパーコネクター（Super Connector）」としての役割（中国と世界を連結する津梁機能）、そして第四に「インテグレーター（Integrator）」としての役割（事業と資金、国をまたぐ企業と企業をコーディネート）であろう。「大湾区」構想は、香港と深圳間の擬似国境の延伸、つまり湾区内を「グレーター香港」として活性化し、延いては「一帯一路」沿線国全体の発展にもつなげることを意図しているものと考えられる。日本の企業も、「一帯一路」と「大湾区」のプロジェクトに参画するに当たっては、香港の役割や重要性について再認識する必要があるのでは

ないだろうか。

《参考文献》

- ◆ 「Framework Agreement on Deepening Guangdong-Hong Kong-Macao Cooperation in the Development of the Bay Area Signed」 HKSAR Government Press Release (2017.7.1)
- ◆ 「Development Prospects for Guangdong-Hong Kong-Macao Bay Area and the Role of Hong Kong」 HKTDC Research (2017.7.25)
- ◆ 「How Hong Kong can Help the Greater Bay Area become a Landmark in China's Reform Process」 South China Morning Post (2017.10.10)
- ◆ 「建設現代経済體系、粤港澳大湾区可發揮三大作用」中銀財經速評 (2017.10.31)
- ◆ 「『大湾区』構想與『一帯一路』倡議」文匯報 (2017.11.23)
- ◆ 「行政長官出席科技『一帯一路』與粵港澳大湾区創新論壇致辭」香港特別行政区政府新聞公報 (2017.11.30)
- ◆ 「Arrangement between NDRC and HKSAR Government on Advancing Hong Kong's Full participation in and Contribution to Belt and Road Initiative Signed」 HKSAR Government Press Release (2017.12.14)

「一帯一路」と日中協業の可能性

月岡直樹 株式会社みずほ銀行 国際戦略情報部 調査役

日本企業の間には「一帯一路」インフラプロジェクトへの参画を模索する動きが活発化している。中国では、国家戦略ありき、採算度外視のインフラ受注を見直す動きがみられるほか、有識者もプロジェクトの市場性を重視する姿勢を強調。海外企業との連携に前向きな意見も拡がり始めている。日本企業と中国企業が第三国のインフラプロジェクトで協業できる可能性はあるのか。あるとすれば、どのような協業スキームが考えられるのか。

首相発言を契機に関心高まる

日本で「一帯一路」構想への関心が高まっている。きっかけは、安倍首相が昨年6月、条件付きながらも「一帯一路」構想への協力姿勢を示したことである。安倍首相は11月に習近平国家主席、李克強総理とそれぞれ首脳会談を行い、「一帯一路」を念頭に第三国での日中企業によるビジネス協力が有益との認識で一致した。

12月には日本政府が、①省エネ・環境、②産業の高度化（工業団地や電力基盤など）、③物流（アジア―欧州間鉄道など）、といった分野で日中企業協力を後押しする方針を発表。同月開催の日中企業家および元政府高官対話でも、「一帯一路」を

含む第三国での緊密な協力を図っていくことを確認した。

一方、中国政府は今年1月、ベネズエラが主導する「中国・中南米カリブ海諸国共同体フォーラム」において、「一帯一路」構想の中南米への延伸に言及。同月発表した「北極政策白書」の中でも、北極海航路を「氷上のシルクロード」と呼んで、「一帯一路」構想の一部に位置付けた。「一帯一路」構想は、国際的に大きな反響を得たことに意を強くした中国政府のイニシアティブにより、ユーラシア大陸の東西を結ぶ「一帯」と「一路」の地理的範囲を超えて、グローバル化する様相を呈している。

このように、「一帯一路」を巡る政治的、経済的環境が大きく様変わりする中、「一帯一路」に関連するイン

フラプロジェクトへの参画を本格的に検討する日本企業が増えている。同時に、そうした日本企業からは「一帯一路」にはどのようなプロジェクトがあるのか、「一体どうしたら一帯一路プロジェクトに参画できるのか」といった声が多く聞かれる。そこで、本稿では「一帯一路」のインフラプロジェクトにおける日中協業の可能性を探ってみたい。

二大政策性銀行が重要な役割

協業可能性を検討する前に、まず中国が進める「一帯一路」プロジェクトのファイナンス状況を確認したい。

中国企業が受注する海外インフラプロジェクトには、中国系金融機関が非常に大きな、時に決定的な役割を

果たしている。そして、その役割は日本企業の参画可能性にも大きく関わってくるからである。

「一帯一路」の資金調達で重要な役割を担っているのは、中国の国有政策性銀行の国家開発銀行（CDB）と中国輸出入銀行（EXIM）である。CDBの年度報告書によれば、2016年末時点における同行の国際業務与信残高は2779億ドル（約30兆円）に上っている。

一方、EXIMは対外援助優遇貸出とバイヤーズクレジット優遇貸出という2つの優遇貸出商品（合わせて「両優貸款」と称される）を有している。当行のヒアリングによれば、EXIMは昨年12月現在、「一帯一路」沿線50カ国において1200件のプロジェクトに融資を行っており、その残高は6700億元（約11兆円）に達しているという。

ちなみに、日本の国際協力銀行（JIBC）の出融資残高は昨年3月末現在で約14兆6574億円となっており、両行の存在感の大きさがうかがえる。

具体的には、報道などで有名なスリランカのハンバントタ港及びその周辺インフラの開発や、パキスタンのグワダル港およびその周辺インフラの開

発は、EXIMがその大半のプロジェクトに融資を行っている模様である。また、日本企業が受注を逃したインドネシアのジャカルタ〜バンドン高速鉄道プロジェクトは、CDBが融資のコミットメントを行っている（土地収用の遅延により、3月末現在、融資は実行されていない）。

融資対象となるプロジェクトは、港湾や鉄道だけでなく、道路、電力、空港、水道、資源、通信など多岐にわたる。両行が海外インフラプロジェクトで供与しているファイナンスは少なからず、対外援助的な性質を有するタイドローン（ひも付き融資）で、中国企業の工事受注あるいは中国製設備の導入などが資金拠出の条件になっているとみられる。加えて、中国政府あるいは借入国政府による保証が一部の融資の前提となっているようである。

中国の政策性銀行によるファイナンスは、インフラ整備の財源不足に悩まされる新興国にとって渡りに船となっている。とりわけ、世界銀行（WB）やアジア開発銀行（ADB）といった国際開発金融機関がその融資基準、すなわちフィジビリティや社会環境配慮などの観点から融資を拒否する類のプロジェクトにおいてはそ

うである。中国企業はそのコスト競争力に加え、両行によるファイナンスを後ろ盾として、新興国でインフラ受注を拡大している実態がうかがい知れる。

AIIBは「安全運転」で運営中

一方、当初騒がれたほどには存在感を発揮していないのがアジアインフラ投資銀行（AIIB）である。16〜17年の2年間の融資実績は24件42億ドル（約4500億円）にとどまっており、17年単年で289億ドル（約3兆円）の与信を行っている。ADBには大きく及ばない。しかも、ADBのうち、WBやADBとの協調融資案件が17件に上っている。案件を発掘、審査、モニタリングする体制が十分に整っていないとみられ、単独融資は数えるほどしかないというのが実態である。

AIIBの加盟国数は、17年末段階で84まで拡大し、ADBの加盟国数67を上回っている。日本にとってAIIBは、中国の国際的な影響力拡大という意味で気になる存在ではある。ただ、おそらく中国自身が予想した以上の注目を集め、国際的な金融機関となつてしまったことで、説明

責任や透明性が求められ、体制の未整備もあり、「安全運転」を続けていくのが実情と言える。

裏を返せば、国際金融のグローバルスタンダードに基づいてインフラ融資を行っているわけであり、その点で同行のこれまでの運営には一定の評価を与えることができるであろう。

「一帯一路」建設を支援するために設立されたもう一つの組織にシルクロード基金がある。同基金は、中国人民銀行の主導により外貨準備を活用する形で14年12月に設立されたエケイティ投資ファンドである。17年12月7日までの3年間で計17案件、約70億ドル（約7500億円）の投資実績がある。

パキスタンのカロット水力発電事業を皮切りに、イタリアの高速道路会社などに出資。日揮や千代田化工建設も参画したロシアのヤマル液化天然ガス開発事業では、権益の9・9%を取得している。ただ、同基金による投資は基本的にマイノリティ出資であり、目立たず堅実に運用を行っているという印象である。

中国の有識者は市場性を強調

日本側での日中協業に対する期待

の高まりに対し、中国側は「一帯一路」プロジェクトの現状と日中協業の可能性についてどのようにみているのか。当行が最近、中国の金融機関やシンクタンクに対して行ったヒアリングにおいて、在北京の有識者やアナリストが異口同音に強調したのが、「一帯一路」プロジェクトは市場原理に則しているという点であり、日本企業の参画は中国企業にとってもメリットがあることから、他の海外企業の参画と同様に、大いに歓迎するということであった。

CDBやEXIMの担当者、開発金融機関として、元本を守り、わずかながら収益を上げること（中国語で「保本微利」）が重要任務であると説明した。また、今年3月20日に駐日中国大使館で開催された経済動向説明会でも、「一帯一路」プロジェクトにおけるファイナンスの性質について質問された中国の専門家、「一帯一路は市場性に基づいて進められている」と力説している。

中国の有識者が市場性を強調する背景には、中国企業が国家戦略最優先、収益性度外視のプロジェクト受注により、多くのリスクに直面してきたことへの問題意識があると推察される。

CDBが多額の融資を行ってきたとみられるベネズエラは、原油価格の下落により経済的な混乱状態に陥っており、パキスタンの道路建設プロジェクトでは経済汚職を理由に中国側がファイナンス供与を一時停止する事態となった。また、インドネシアの高速鉄道プロジェクトでは当局による土地収用が進まず、工事が大幅遅延。スリランカのハンバントタ港の開発では、債務返済の代わりに港湾権益を長期租借したことが「中国債務の罠」とあるとの批判を浴びた。

そのため、中国政府の支援を受ける国有企業であっても、収益の見込めないプロジェクトの受注は難しくなっているのが現状のようである。中国のあるアナリストは、こうした状況を受け、戦略的意図に基づく「二帯一路」プロジェクトは次第に減っていくだろうと指摘している。

さらに、市場性の強調は日本企業をはじめとする海外企業の「二帯一路」への参画に期待を寄せたものとも言える。構想がグローバル化した今、中国の突出に対する反発を和らげるためもあり、国際的な協業の必要性がこれまで以上に増している。また、「二帯一路」プロジェクトを通じて海外ビジネスのリスクに直面してきた

中国企業の中には、自前主義を脱却し、国際的なコンソーシアムの組成に前向きな意見も出始めているとの指摘もある。

協業の合理性を是々非々で判断

中国系金融機関が市場金利を無視した低利のタイドローンを提供するような性質のプロジェクトであれば、日本企業に参画の余地はないが、市場性、すなわち経済合理性に基づく「二帯一路」プロジェクトであれば、日本企業にも参画の余地が出てくる。日本企業に参画の余地があるとすれば、どのような協業スキームが考えられるのであろうか。

「二帯一路」プロジェクトでの日中協業には、大きく3つのパターンが考えられる。一つ目は日本企業の受注案件に中国企業が参画するケース、二つ目は日本企業と中国企業が協働受注するケース、三つ目は中国企業の受注案件に日本企業が参画するケースである。

一つ目のパターンは、すでに大手商社の受注案件などで協業実績がある。三井物産は15年3月、サウジアラビア発電事業大手のACWAパワー社などとオマーンでのサララ

2火力発電事業を受注した際、国有中央企業傘下の山東電力建設第三工程公司(SEPCOⅢ)をEPC(設計・調達・建設)事業者を選定している。こうしたケースは、日本企業側がプロジェクトの最適化と合理性の観点から有力な中国企業をパートナーとして選定したものと見え、今後もプロジェクトごとに是々非々で協業が行われるものと考えられる。

発注側が協業を促すケースも

二つ目のパターンは、日本(中国)企業が受注獲得の必要性から中国(日本)企業をパートナーに選ぶケースである。丸紅は17年5月、ソーラーパネルメーカー大手の晶科能源控股(ジンコソーラー)と協働してアラブ首長国連邦のスイハハン太陽光発電事業を受注しており、同事業の特別目的会社にそれぞれ20%ずつを出資している。ソーラーパネル市場では、中国メーカーがそのコストパフォーマンスで圧倒的なシェアを有しており、丸紅はその競争力をうまく活用した形と言えよう。

新興国における発電事業の受注で中国企業と積極的に協業しているのが、米ゼネラル・エレクトリック(GE)

社である。例えば、同社は15年9月、中国機械工業集団(国機集団)とサブサハラ地域における風力発電など再生エネルギー事業の展開で戦略提携を締結。その第一号案件として、国機集団傘下にある中国機械工程股份(CMEC)とケニアで風力発電事業を実施している。プロジェクトでは、CMECがEPCを担い、GEがブレードおよび風力発電機の供給と運転作業員への技術トレーニングを担った。

GEの狙いは、中国企業のEPCにおけるコスト競争力とアフリカで有する拠点ネットワーク、豊富な資金を有する中国系金融機関からの資金調達力を利用して、同地域でのビジネスチャンスを拡大することにある。一方の国機集団は、中国企業同士の受注獲得競争が激化する中、GEのブランド力を利用してEPC受注実績を積み上げることが狙いであつたとみられる。日本のメーカーとしても、このような協業スキームは検討に値すると考える。

二つ目の協業パターンには、もう一つの派生形態がある。それは、プロジェクト発注側が日中協働受注を働きかけるケースである。日本のある大手商社と中国の発電設備メーカーは、

ベトナムでそれぞれ同じ火力発電プロジェクトの受注を目指していたが、発注者であるベトナム当局の斡旋を受け、両社がコンソーシアムを組んでプロジェクトを受注することになったという。しかも、資金調達面ではJBICとEXIMがそれぞれ自国企業のコーポレートリスクを負担する形で共同融資を行っている。ベトナム側は、日中間のバランスに配慮し、協業を提案したものと考えられる。

このような協業は、各当事者にメリットを見出せる。プロジェクト発注側は日中協働を促すことでコストパフォーマンスを追求しつつも中国リスクをヘッジすることができ、中国企業は日本企業の強みであるプロジェクト管理能力や国際的な信用力で自社の弱みを補完することができる。中国によるファイナンスへの過度な依存に警戒感が高まる中、発注側が日中協業を求めるケースは今後、増えていくことが予想される。

協業で中国企業の弱みを補完

三つ目のパターンは、中国が新興国の関係当局と一緒に進めているプロジェクトであり、言わば「一帯

一路」インフラ案件の本丸であるが、中国が丸抱えしているプロジェクトに日本企業が分け入ることは相当難しいというのが実情であろう。たとえ参画の可能性があったとしても、日本企業としてはその前に、プロジェクトの性質や収益性、コンプライアンス状況を精査し、参画すべきかどうかを慎重に検討する必要がある。

中国企業は概して、建設工事や設備製造におけるコスト競争力で圧倒的な優位性を有しているものの、エンジニアリングノウハウやプロジェクト管理能力、ソリューション提案力といった点では日本企業に一日の長がある。そのため、日本企業はプラント設計や工程管理、コンサルティングなどの役割で中国企業の弱みを補完できる

表1 インフラ分野における日本 / 中国企業の強みと弱み

	日本企業	中国企業
強み	<ul style="list-style-type: none"> ・技術力、品質 ・ソリューション提案力 ・プロジェクト管理能力 ・資金調達面等での信用力 ・豊富な海外ビジネス経験 ・海外における産業集積 	<ul style="list-style-type: none"> ・製造 / 建設のコスト競争力 ・意思決定の早さ ・潤沢な資金と政府保証 ・リスクテイクにおける政府の強力なコミットメント
弱み	<ul style="list-style-type: none"> ・割高なコスト ・意思決定の遅さ ・リスクテイク能力の弱さ 	<ul style="list-style-type: none"> ・リスク見積りの甘さ ・プロジェクト管理能力の弱さ ・海外ビジネスの経験不足 ・国際的な信用力の不足

日本企業の強みを発揮することにより、中国企業の弱みを補完できる分野で協働の可能性

(出所) みずほ銀行国際戦略情報部作成

スキームにおいて、参画可能性が高いと考えられる(表1)。

この三つ目のパターンでは、海外でインフラ受注を目指す中国のEPC事業者のサプライヤーに徹するといいうのも、一つの方法と言える。日本のある大手メーカーも中国国内の合弁企業が製造する発電設備を武器に、中国のEPC事業者と発電プロジェクトを協働受注したり、発電設備を供給したりする形で、「一帯一路」ビジネスに参画している。

サプライヤーとしてであれば、プロジェクトに絡むリスクをさほど意識せずに済む。日本本社の海外事業展開との住み分けに留意する必要があるが、中国国内での事業経験や合弁相手を持つネットワークを活かせるメリットもある。

以上、日中協業の3つのパターンを検討してきた。どのパターンを指すにせよ、中国企業が国際的な協業に前向きな姿勢を示していることは好機であり、日本企業には中国企業への積極的なアプローチが必要と考える。中国企業との関係構築なくして、プロジェクト情報のタイムリーな把握や将来的な協業もないからである。本稿の考察が、日中協業の一助となれば幸いである。

「一帯一路」構想がもたらすもの

林 千野 双日株式会社 海外業務部 中国デスクリーダー

2013年、習近平国家主席により提起された「一帯一路」構想（以下、「構想」）は、14年12月、中央経済工作会議において正式に中国の発展戦略として認定され、爾来、中国政府の強力なバックアップのもと、対象国（中国語で「沿線国」、以下「沿線国」）とされる60カ国以上の国々において様々なプロジェクトが進行中である。壮大な「構想」の全貌を把握することは極めて困難だと思われるが、ここでは筆者の視点に基づきその基本構想のフレームワークを俯瞰し、現地視察を通じての実体験も交えて、中国の変化が「構想」にもたらすであろう影響や、第三国における日中協力の可能性についても考察してみたい。

「二帯二路」構想のフレームワーク

「構想」については多くの専門家により著作・レポートが出されているため、詳細は割愛し、ここでは筆者の視点によりそのフレームワークを俯瞰してみる。

「構想」における沿線国は諸説あるものの、おおむね65カ国（中国、東南アジア・11カ国、南アジア・7カ国、中央・西アジア・26カ国、中央・東ヨーロッパ・20カ国）とされており、世界の人口の約63%にあたる約44億人、また、世界の約29%にあたる23兆ドルの経済規模の地域をカバーするとされる。

「構想」の基幹ルートとして、「陸」

のシルクロード（二帯）では「3大方向」が、また「海」のシルクロード（二路）では「2大方向」の、合計5つのルート（「5大方向」）が示されており（図1）、その後、15年に明確化された「6大経済回廊」を中心に、各種プロジェクトが進行中である（図2）。

11年9月、筆者は「構想」の重要拠点の一つ、新疆ウイグル自治区とカザフスタン国境近くにあるアラ山口（アラサンコウ）とホルゴスを視察した。「構想」が発表される以前にも、アラ山口は中央アジア、ロシアを経由するユーラシア・ランドブリッジの貨物集積地としてハブ機能を果たしており、また、ホルゴスでもカザフスタン国境を臨み、「ホルゴス国境自由貿易区」の建設が着々

と進んでいた。このことから、筆者は「構想」はある日突然打ち出されたものではなく、「走出去」政策（Go Out Policy）の推進による対外進出の経験を踏まえた上で、綿密な考察を加えて検討が重ねられ、その効果を計った上で公表されたものと推察している。すなわち、中国が進める「周辺外交」の施策を立案する中で、沿線国との「互聯互通」（Connectivityの向上）を軸として、「走出去」政策が再定義されたものであると筆者は考えている。また、「二帯」については、1990年代に提唱された「西部大開発」の「西進」のコンセプトが、国をまたぐ形で敷衍していったと考えると理解しやすい。

「構想」の軸となる「互聯互通」

は、具体的には「政策溝通：政策の疎通（Policy coordination）」、施設聯通：インフラの連結（Facilities connectivity）、貿易暢通：貿易の円滑化（Unimpeded trade）、資金融通：資金の融通（Financial integration）、民心相通：民心の相互理解（People-to-people bond）」の「5通」を指すとされている。

「5通」の内、多くの沿線国にとって最も重要かつ喫緊の課題と考えられるのは「インフラの連結」であろう。沿線国は中国が提唱する「構想」の枠組みの中で、脆弱な自国インフラの整備を進め、産業の育成・発展につなげる



2011年当時のホルゴスの一角

図1 「一帯一路」構想(五大方向)イメージ図



陸	①	中国の東北・西北部から中央アジア、ロシアを経て、欧州、バルト海に至るルート
陸	②	中国の西北部から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海に至るルート
陸	③	中国の西南部からインドシナ半島を経てインド洋に至るルート
海	④	中国の沿海の港から南シナ海、マラッカ海峡を経てインド洋に至り、欧州へと伸びるルート
海	⑤	中国の沿海の港から南シナ海を経て南太平洋へと伸びるルート

(出所) 各種参考資料に基づき筆者作成

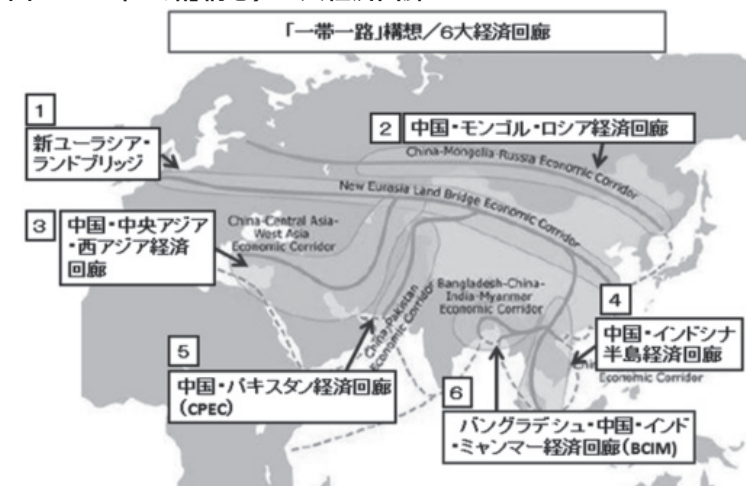
ことを強く希求しているものと思われる。「構想」の枠組みの中で進むインフラ整備は、①交通インフラ(道路、鉄道、港湾)、②エネルギーインフラ(発電所、石油・ガスパイプライン、電力網)、③通信インフラ(情報通信網)に大別され、6大経済回廊を中心に各種プロジェクトが進行中である。

「構想」の基本理念の一つとして「相互利益とウィン・ウィン」が掲げられているが、例えば域内での「インフラの連結」促進は、沿線国のみならず、中国にとっても大きなメリットをもたらす。インフラ請負工事の受注増、その建設に必要な資機材の輸出拡大等に加え、

最大のメリットと考えられるのは、有事の際のマラッカ海峡封鎖に備え、自国のエネルギー安全保障上のボトルネックに解決策をもたらした点であろう。すなわち、「構想」域内での石油・ガスパイプラインの建設により、ロシア、中央アジア、ミャンマーから陸上ルートで輸送可能なエネルギー資源を確保したこと、ならびにチャオピユー港(ミャンマー)、グワダル港(パキスタン)の利用により、マラッカ海峡を通過せず、アフリカ、中東の資源を直接中国へと送る海上輸送ルートを確保した点である。

2000年代初めに「走出去」政策が導入されて以後、中国は対外進出を加速させ、自国企業の投資の受け皿と

図2 「一帯一路」構想/6大経済回廊



(出所) 香港貿易發展局の地図をベースに筆者加工・作成

して、進出先において経済貿易合作区や工業園地などを積極的に設立している。そして、家電、繊維、アパレルなどの労働集約型産業や、鉄鋼、セメント、電解アルミなどの国内の生産能力過剰業種の進出を促している。当然沿線国においても、このような動きは例外なく進んでいる。ここにも、沿線国にとつての直接投資の導入、中国にとつては付加価値の低い産業の国外移転による自国の産業構造の高度化や、国内の過剰生産能力の振り分けにつながるという「相互利益とウィン・ウィン」の関

6大経済回廊	主要プロジェクトの一例
1. 新ユーラシア・ランドブリッジ	中国と欧州を結ぶ国際貨物列車「中欧班列」の増便
2. 中国・モンゴル・ロシア経済回廊	中国との辺境地域を中心にロシア国内で4つの経済協力区を建設
3. 中国・中央アジア・西アジア経済回廊	トルクメニスタンを起点とし、ウズベキスタン、カザフスタン経由で中国に至る天然ガスパイプ建設(3本は稼働中、4本目を計画)
4. 中国・インドシナ半島経済回廊	ラオスを南北に貫く高速鉄道(2017年より建設開始、2021年完成予定)
5. 中国・パキスタン経済回廊(CPEC)	・カシュガル(新疆ウイグル自治区)からグワダル港(パキスタン)を結ぶ高速鉄道・高速道路・パイプラインの建設 ・グワダル港の経済特区を43年間運営する覚書締結(2015年)
6. バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊(BCIM)	中国・ミャンマー間の天然ガスパイプライン(2013年稼働開始)

(出所) 各種参考資料に基づき筆者作成

係が読み取れる。また、「構想」の推進にあたって、中国は沿線国との協力覚書や貿易協力取決め等を多数締結しており、例えばパキスタンでは、「構想」と自国が掲げる「パキスタンビジョン2025」が密接にリンクしていると言われるように、これらの「覚書」や「取決め」を通じ、

中国と沿線国との間で「政策の共通」の枠組みが協議される仕組みとなっている。

つまり「構想」においては、まずインフラ案件を組成することで案件を推進するための資金需要が生まれ、資金需要に対しては「シルクロード基金」や「AIIB」からの資金が融通され、経済合作貿易区等の設置を通じて域内への直接投資が生まれ、沿線国との政策協議の結果、通関の利便化等を図っていくこと等が決定され、これら施策を通じ貿易のバイが拡大していき、域内のインフラの連携向上により人的往来が拡大するなど、「構想」が掲げる「5通」がそれぞれ有機的に機能し合い、域内の共同発展につながる形に制度設計がなされている。そして、「構想」が目指す最終目標は、中国の主導による一大経済圏の構築に他ならないだろう。

多くの日本人にとって「構想」が判りづらいと感じるのは、例えば65カ国とされる沿線国の数にも諸説あることや、「五大方向」は示されているものの、「支線」と思われるルートを含む数多くの路線図が出回っていたり、「構想」の肝であるはずの「6大経済回廊」も、例えば中国・パキスタン経済回廊などのように、必ずしも「五大方向」に沿

う形で設置されている訳ではないなど、構想全体の「整合性」に疑問符をつけざるを得ないからではないだろうか。

これは、問題点を予め可能な限り想定し、最初から精緻なものを作り上げる日本人気質と、まずは大きな時間軸到達すべき目標、理念を掲げ、それに向かつて「やってみる」ことを優先し、もし問題が起これば、その都度臨機応変に対処するという中国式やり方の違いに起因すると思われる。中国は改革開放以来、「石を触りながら河を渡る」（「摸着石頭過河」という理論すなわち『改革開放』という初めての試みに対しては、まずは水に入る（やってみる）、そして試行錯誤を繰り返しながら方向性を模索しつつ、石を触りながら、ゆっくりと安定的に進んでいく」という理論をその指針として、これまでの各種改革を進めており、「構想」についても当然この理論は当てはまると考えられるため、今後中国は、その目標や理念に合致する様々な要素を積極的に取り入れながら、「構想」の中身を自在に膨らませ、変化させていく可能性は大にあるだろう。

変わる中国と「構想」への影響

ここで中国国内に目を転じてみたい。

筆者は日中経済協会訪中団への参加等を通じ、毎年数回、欠かさず中国を訪問しているが、ここ数年、常に驚かされるのは地方都市を含めた中国の発展ぶりだ。多くの地方都市では、飛行場と見まがうばかりの高速鉄道駅や、舗装された高速道路、高層ビルの林立など、その景観は明らかに近代都市へと変貌しつつある。

しかし、何と言っても中国の台頭を実感したのは、17年11月の協会訪中団で目の当たりにした中国社会そのもの変化についてである。急速に進むIT化、デジタル化により、「シェアリング自転車」に代表されるシェアリングエコノミーが普及し、電子商取引（EC）の拡大や、スマホ決済によるキャッシュレス化など、ある面では日本を凌駕する発展の波が押し寄せていることを強く印象付けられた。

地方視察先での深圳では、スタートアップ企業との交流の機会を通じ、14年から中国が国策として掲げる「大衆創業、万衆創新」（大衆による起業、万人によるイノベーション）がもたらした「創業ブーム」の熱気を、身を以て感じることができた。日本でもかつての「中国崩壊論」が崩壊し、最近ではメディアもこぞって「AI」、「ロボット」、「ビッグデータ」、「フィンテック」など、中国

の科学技術の躍進ぶりを報している。

注目に値するのは、EC、キャッシュレス決済システムなどを通じ、個人の嗜好や信用情報が蓄積・把握され、「コマ信用」などにより具体的なスコアが開示され（もともと「檔案」（ダンスン）と呼ばれる個人ファイルにて個人情報が管理されている中国社会では、個人情報を開示することの抵抗感は少ない）、顔認証によって個人が特定されるなど、「ネット」を通じた中国式の社会インフラ制度が確立されつつある点だと、筆者は感じた。

ところで、最近、華人系メディアのネット報道で「戦起来（Zhanqilai）、腐起来（Fugilai）、墙起来（Qiangqilai）」という言葉を見つけた。建国の父毛沢東の時代、中国は「站起来（Zhanqilai）（立ち上がり）」、改革開放を推し進めた鄧小平時代、中国は「富起来（Fugilai）（豊かになり）」、強国路線を歩む習近平国家主席の指導のもと、中国は「強起来（Qiangqilai）（強くなる）」、という標語を掲げたものである。筆者はこれを「毛沢東時代、大躍進・文化大革命で人々は恐れおのき（戦）、鄧小平時代は腐敗（腐）が横行し、習近平主席による党の指導の強化によって、人々は困り込まれ（墙）、自由を失っている」と解釈している。

そして、最後の「障」（囲い込み）に関しては、別の意味で、まさに最近中国を訪れた外国人にほぼ共通する感想と言えるのではないだろうか。中国でのキャッシュレス決済や、シェアリング自転車、レンタカーや、「滴滴出行」アプリでタクシーを呼ぶことなど、その利便性にあずかるためには、目下のところ、中国仕様のスマホを持ち中国国内に決済用銀行口座を有することが大前提となる。ある日突然、LINEやFacebookが使用できなくなったという事例が示すように、中国は自国の圧倒的なユーザー数を武器に、その輪の外にいる者に対してある種の壁を築いているようにも見受けられる。そして、輪の外にいる者には、「輪」の中の便利な世界とつながるために、その「壁」を乗り越え、内側に足を踏み入れることが求められているような気がしてならない。

「石を触りながら河を渡る」とともに、中国の経済躍進のカギの一つになったのが「後発優位性」の活用であろう。先進国が積み重ねてきた開発過程を飛び越し、一足飛びに最新の水準にキャッチアップすることで、中国が構築しつつある社会インフラはコスト的にも相応の競争力を持つと考えられる。開発途上国が圧倒的多数を占めている沿線国にとって、中国の提供する「後発優位性」を活かした社会インフラとの親和性は極めて高いと考えられ、現に、導入側の負担が少ないとされるアリペイやWeChatPayのシステムは、東南アジアやインドなどの沿線国でも拡大の兆しを見せつつある。

中国は「構想」を通じ、域内に巨大な経済圏を構築しつつ、中国が作り上げた社会インフラを域内の共通インフラとして普及させ、その圧倒的な数を頼みに、中国が主導する様々な分野でデファクトスタンダードを作り上げていくのだろう。そして今後、中国が主導する「輪」に入らない限り、その利便性を享受することは難しくなっていくのかも知れない。

第三国における日中協力の可能性について

最後に、第三国における日中協力の可能性につき検討してみたい。

17年5月に北京で開催された「二帯一路フォーラム」にて、日本政府により「構想」への協力が表明され、その後の日中関係は大きく改善の兆しを見せている。日中両国で「第三国における日中協力」が大きなテーマとして上がっているのは、誠に喜ばしいことである。

双日株式会社においても、過去ロシアで受注した肥料プラントでは建設業者

者に中国企業を起用したり、南米における太陽光発電案件では中国製パネルを採用するなど、第三国での日中協力が進んでいる。しかし、これは「経済合理性」に基づく選択の結果であり、長期的に継続するビジネスモデルには成りえないと筆者は考えている。協力の大前提は「相互補完性」にあり、パートナーにない「機能」をいかに提供しているかが、協業の成功の鍵を握るからである。

78年12月、中国が改革開放政策の導入に舵を切つて以来、日本は外貨不足に悩む中国に資金提供を行い、製造拠点の中国への移転により先進的技術や生産管理システムを供与し、中国の経済発展に大いに貢献してきたことは衆目の一致するところであろう。そして第三国における協力という視点で考えた場合、例えばインフラ案件であれば、当面は海外市場における案件組成・遂行能力など、しばらくはパートナーである中国企業に提供可能な「機能」はありそうだ。しかしながら、中国企業が今後、協業を通じて食欲に日本企業の持つノウハウを蓄積していくことは必然であり、日本企業にとって、将来を見据えた「次の一手」を考える時期に差し掛かっているのではないだろうか。

また、翻つて日本の状況を考えた場合、企業による相次ぐ不祥事に象徴されるとおり、日本社会に充滿する「停滞感」や「チャレンジ精神」の欠乏を強く感じてしまっているのは、恐らく筆者一人ではあるまい。企業による「次の一手」ももちろん必要だが、日本政府としてこの状況を打破し、失敗しても何度でもチャレンジできる社会を作り上げるため、新たな変革が必要な時期に差し掛かっているのではないだろうか。

先の深圳視察に参加された某大手メーカーのトップが「1978年鄧小平が日本を訪問し、中国の改革開放を決意したように、日本企業も今こそ改革開放の精神に学ぶべき」と声を大にされていたのが、強く印象に残った。

《参考資料》

- ◆ 「中国の『二帯一路』構想とその主要プロジェクト」（暫定版）ジエトロ副理事長 赤星康氏
 - ◆ 「日本企業にとつての二帯一路—日本企業の参画可能性はあるか—」みずほ銀行
 - ◆ 「『二帯一路』構想の現状と日本経済関係への示唆」ジエトロアジア経済研究所 大西康雄氏
- （本記事の意見は筆者の個人的見解に基づくものであり、所属する組織の公式見解ではありません）

物流からみた「一带一路」構想とユーラシア大陸横断鉄道

福島竜男 日本通運株式会社 東アジアブロック地域総括室 自動車事業開発部長

「一带一路」構想に沿った物流ルートが次々と形成される中で、中国と欧州を結ぶ国際鉄道輸送が「船より早く、飛行機より安く」というニーズに応える第三の輸送モードとして、商品開発が進められている。中国の内陸都市を主に出発点とする、ユーラシア大陸横断定期貨物列車「中欧班列」は、高運賃等の課題もあるが、地方政府の助成金制度、増便や中国と沿線諸国鉄道会社との運賃協定など、運送コストの削減および長期的運用に向けた取り組みが進められており、「一带一路」の物流を支えていくことが期待される。

はじめに

「一带一路」構想は、習近平政権が発足して間もない2013年9月、中央アジア諸国を訪問中の習近平国家主席により、初めて「シルクロード経済ベルト構想」として言及された。この構想の中身を示す文書として、15年3月に、国務院承認のもと、「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動プラン」が、国家発展改革委員会、外交部、商務部の連名で発表されている。

この文書の中では、「平和・協力・

開放・包容・相互利益」の基本原則のもと、次の5項目(①政策面での意思疎通、②資金の流通、③インフラの連結、④円滑な多国間協調、⑤他国との交流)を強化し、「互聯互通」を目指すとしており、「陸のシルクロード」と「海上のシルクロード」を建設することで、ユーラシア大陸をまたぐ新しい経済共同体を形成するという基本方針が打ち出されている。

「一带一路」構想と新しい物流ルートの形成

「一带一路」政策では、ユーラシア大陸を横断または経由する輸送ルートを整備・拡充し、中国国内の発展

途上とされる地域や都市と、そのルート沿線にある国々や地域との間に、インフラ等の国際的な投資を行い、経済発展を促進させ、中央アジアや東の資源国との関係性を深めるとともに、中央アジアのみならずコーカサス諸国や東南アジアにも経済協力の手を差し伸べつつ、西へ経済圏を拡大する戦略を進めている。

また先述の「ビジョンと行動プラン」では、陸のシルクロードにおける重要な国および地域として、中国と国境を接するカザフスタンやキルギス、モンゴル、ロシアがあげられている。ほかにアラビア海に面するパキスタン、イラン、アジアと欧州をつなぐトルコ

も、重要な沿線諸国としてあげられている。中国とこれらの国との間には新たな経済回廊の建設が進められており、陸と海の両シルクロードによって密接なつながりを形成する役割が示されている。

これらの経済回廊では様々なインフラ・プロジェクトが開始されているが、中でもパキスタンとの経済回廊は重要な基軸プロジェクトとして位置付けられている。中国政府は、パキスタン西部のグワダル港を43年間租借する覚書をパキスタン政府と交わし、新疆ウイグル自治区のカシユガルからクンジュラフ峠を抜けて、パキスタン北東からアラビア海のグワダルに至る約3000キロのルートに、高速道路



中央アジア向けの初便を待つ重慶発のブロックトレイン



連雲港にあるチャイナ・ランドブリッジ初便を記念したモニュメント

や鉄道を敷設するというプロジェクトを進めている。

経済回廊はユーラシア大陸を覆うように張り巡らされているが、一部の回廊プロジェクトの中には、政治的な問題や、採算性の問題から開発が遅れている事案もあり、すべてが開通するかは不透明であると言われている。

また海上のルートでは、中国から欧州をつなぐシーレーンの要衝や港湾でのインフラ建設および安全の確保を進めている。こうしたシーレーンの要衝への投資は、将来的な南シナ海の内海化に向けた布石であるとも言われている。

ただし、こうした沿線諸国での投資事業には、当該国の政権交代による政策方針の変更や、内戦等での遅滞も多く、事業の継続性や投資回収

のリスクも懸念されている。

本稿では、中国の沿岸部都市から欧州の主要都市まで約1万キロにも及ぶ、世界で最も長く、最も発展の可能性を持った経済大回廊と目される、ユーラシア大陸を横断する鉄道物流の実態について述べたいと思う。

チャイナ・ランドブリッジの開発

ユーラシア・ランドブリッジには、ウラジオストクなどのロシア極東都市からシベリアを通過して、モスクワや欧州各都市に抜ける「シベリア・ランドブリッジ（以下SLB）」のほか、江蘇省連雲港から中国を横断しカザフスタンを通過して欧州のロッテルダムへ抜ける「チャイナ・ランドブリッジ（以下CLB）」がある。

CLBは1992年12月に初便が運行され、90年代後半から2000年代にかけて、カザフスタンなど中央アジア向けに利用が進んだ。しかし、この総距離が約1万キロを超える輸送ルートは、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツなど6〜7カ国を通過するため、各国国境における通関手続きや鉄道軌道幅の違い（中国では西欧と同じ「標準軌」（1435ミリ）を使用、ロシア・

東欧・中央アジア・モンゴルでは「広軌」（1520ミリ）を使用）によるコンテナ積替えの発生のほか、国境での通関トラブルや運行スケジュールの調整不足による遅延などの問題が多発し、長らく需要が停滞していた。

SLBは71年から運用が開始され、その歴史は古く、ソビエト連邦からロシアへの政変にともなう運行の不安定化や、運賃の高騰により、その座をCLBに譲ることになる。

特別列車「中欧班列」

中国政府は、ユーラシア大陸の近隣諸国と地域を意識したプロジェクトを進める中で、中国と欧州を結ぶ新ユーラシア・ランドブリッジ貨物列車により、輸送能力を増強する取り組みを進めてきた。

この新ユーラシア・ランドブリッジは、習近平国家主席による「新シルクロード構想」提言に先立つ11年1月、中国中西部の大都市である重慶からドイツのデュイスブルク向けに、中欧横断鉄道の定期便として運行が開始された。

同年10月には遼寧省の瀋陽からドイツBMW社があるライプツィヒ向けに運行が開始され、13年には成都か



満州里国境の積替えポイント（左はロシア軌道、右は中国軌道）

らポーランドのウッチ向けへ、鄭州からドイツのハンブルグ向けへと、相次いで新しい定期運行便が開始された。16年6月には、この国際定期貨物列車は「中欧班列」というブランド名に統一され、17年9月には浙江省の義烏市から英国のロンドンまでの「中欧班列」が開通した。18年1月時点では、中国全土約38都市の駅から欧州や中央アジアへ向けて運行されている。

92年に開始されたCLBと「中欧班列」とよばれる新しいCLBとの大きな違いは「スピード」と「定時性」である。通関トラブルによる各国国境での列車の停留を防止するため、各国間で共同の条約が締結されている。国境でトランジット作業を行うターミナル業者でも「中欧班列は止めては

ならない特別列車だ」と言われており、「中欧班列」に対する取り組みの強さがうかがえる。

「中欧班列」サービスの 特徴

中国と欧州を結ぶ国際鉄道輸送は、物流会社の中では、海上輸送と航空輸送の中間商品として位置付けられており、輸送価格は40フィートコンテナであれば航空輸送の3分の1から5分の1程度、海上輸送の2倍から3倍である。輸送期間は海上輸送の半分以下の約15日程度（中国駅からドイツの駅まで）となり、「船より早く、飛行機より安く運びたい」とい



ドイツの中欧班列到着駅デュイスブルク・ターミナルの外観、ライン川内航バージが隣接

うお客さまのニーズに応えることができる、第三の新しい輸送モードとして様々な商品開発が進められている。

利用層は、中国に多くの生産工場を有する欧米系大手自動車メーカーや電機精密機器大手がメインとなるが、最近ではトレーサビリティと輸送日数遵守性の高い同サービスに着目した高級アパレルや高級食品等の輸送ニーズも増加している。

ただし、現状ではいくつかの課題もあり、その一つが輸送運賃である。

従来のCLBでは、中国から欧州までの輸送運賃は1キロ走るのに1ドルの運賃が発生すると言われていた。中国と欧州間の輸送総距離を1万キロとすると約1万ドルの運賃がかかり、海上輸送の代替便としては非常に高価なものだった。海上輸送に代わる輸送手段として確立させるためには、運賃コストの大幅な見直しが必要だった。それに対して中国各地の地方政府は、各都市各駅からブロックラインという中欧班列便を編成するプラットホーム会社をバックアップするため、「助成金」制度を導入した。

経済成長率が安定または鈍化する中であつても、各地方政府に課せられた命題は「経済成長率のアップ」であり、各地方政府は「一带一路」構想に

乗じるべく、「中欧班列」の増便を進めている。「助成金」制度は各都市や各駅によりばらつきはあるものの、全体の輸送運賃の約2割から3割を負担していると言われている。

一方で、「助成金」制度が終了した後の体制に備えて、運賃コストの低減に向けた取り組みと、通過各国における鉄道会社間での運賃協定締結など、長期的な運用体制の構築に向けた取り組みが進められている。

中東欧諸国での開発

CLBの発着点である欧州でも、様々なインフラ投資プロジェクトが進められている。中欧鉄道輸送のメリットのひとつとしてあげられるのが、「中欧班列」の発着駅（重慶、武漢など）が中国内陸部に多く分布していること

である。そのため、通常海上輸送で中国内陸部から欧州諸国へ輸送する場合には、長江内航船やトラックを利用して沿岸部まで数千キロを輸送することになる。一方、中欧鉄道を利用すると、その輸送日数を大幅に短縮することができる。とりわけ欧州側の仕向地がポーランドやチェコなどの中東欧諸国の場合には、そのメリットは倍増する。現にポーランドでは、ワ

ルシャワのほか、自動車関連企業の多いポーランド中西部地区の都市であるウッチやポズナンなどへも「中欧班列」直行便の運行が開始された。また、欧州の玄関口となるベルリンとポーランドの国境都市マウシエビチェでは大幅な路線改修と積替えターミナルの建設が行われ、ポーランド北東のグジニツアでも第二のゲートウェイ建設が着々と進められているなど、増便が続く「中欧班列」に合わせ、様々なインフラ強化が行われている。ハンガリーとセルビアを結ぶ鉄道の近代化プロジェクトもそのひとつであり、この鉄道を利用して中国からギリシャのピレウス港に届いた貨物を、中東欧諸国へと輸送することが狙いである。

CIS諸国での開発

ユーラシア大陸の中央に位置するカザフスタンは、「一带一路」構想における沿線諸国の中でも最も重要な役割と影響力を持っている。カザフスタンには、「中欧班列」のメインルート上に、中国の阿拉山口国境と接するドスティク国境があり、「中欧班列」便の約8割がこのルートを利用している。また、CIS諸国の豊富な石油や天然ガス資源を供給するパイプラインの建設も

進んでおり、トルクメニスタン国境からカザフスタンのホルゴスを経由し上海を中継して広東まで延長されている天然ガス・パイプラインが完成されれば世界最長となる。

さらに中国によるカザフスタンへの投資の中でも、最も象徴的なものはホルゴス新国境の開発である。ホルゴス国境エリアには ICB C (International Center of Boundary Cooperation) という国際センターがあり、「国境を越えた国際協力センター」の意味で、カザフスタンと中国の国際協力を実現する目的で、商行為だけでなく、文化交流や教育、レクリエーションなどの交流活動を促すエリアとして09年に建設された。

同エリアはビザ無しでエリアに入ることを認められており、1人あたり1500ドルまでの貨物(手荷物)を無税で当該エリアから持ち出すことが可能であり、「一帯一路」構想の基本概念である5つの「互聯互通」をもとに、開発が進んでいるエリアである。

日本欧州間物流への影響

日系企業の顧客の物流に対する関心も非常に高まっている。

「中欧班列」は、今までは中国と欧

州両端の駅からの運行のみで、日本を含む第三国からの接続は難しい部分があったが、最近では、日本をはじめ台湾や韓国、南アジア諸国からの接続も注目されるようになってきた。当社においても、30社以上の顧客がその利用を検討中で、すでに試行を経て利用されている顧客も増えている。今後の予定も含めた、当社サービス为例について説明する。

通常、日本の主要港から欧州の港を経由して欧州各都市に輸送する場合、所要輸送日数はドアツードアで40日以上を要するが、中欧間の鉄道輸送と日中間のフェリーを使用すれば約30日前後での輸送が可能となる。さらには、到着地が欧州の内陸部の場合、30日を切ることも可能である。

中国と欧州間の輸送ならば、海上輸送の半分の日数と、航空機の5分の1程度のコストでの輸送が可能である。また、ロシア経由ではなく、カザフスタンを経由して、カスピ海の内航バージを利用するトルコ向けサービスなど、まさに「一帯一路」構想のもと開発されたエリアにも、サービスを拡大している。

日本通運では、日系企業の進出の多い中東欧や中央アジア・トルコなどのエリアをターゲットに、西安国際駅

図1 「一帯一路」構想物流マップ(日本通運作成)



に隣接する自社保税拠点を活かした、日本発着中東欧および中央アジア・トルコ向け複合一貫輸送サービスの開発も強化している。

おわりに

18年1月に国家発展改革委員会は、マクロ経済運営状況に関する記者会見を開いた。その際の発表は、17年、「中欧班列」は年間で前年比11.6%増の3673本が運行され、過去6

年間(11~16年)の総数を上回った」というものだった。また、別の報道では「2020年には、中欧鉄道運輸ルートを整備がほぼ完了し、年間5000本が運行されるだろう」とされている。

当初は政策主導で進められた「中欧班列」も、实体经济がそのメリットに気付き、今後は供給よりも需要が増発を牽引していくものと思われる。

「一帯一路」構想は、中国が「中国の夢」を実現するための国家百年の計に関わる戦略であり、多くのヒト・モノ・カネが投入され、活発な経済活動が発生している。

18年3月11日の第13期全人代第1回の記者会見で、鐘山商務部長は「一帯一路」の成果を次のように発表している…①17年の中国と「一帯一路」関係国の貿易総額は1兆1000億ドルに達し、全国の貿易成長率を3.4ポイント上回った。②中国の関係国への累計直接投資額は600億ドルを超えた。

経済活動として見た「一帯一路」は、日系企業も座視することができないものとなっていることから、今後この経済活動にどう関わっていくかを考え、行動する必要があると考えている。



青島西海岸越境ECビジネス産業園が本格稼働 新時代に即した新たな物流プラットフォームを目指して

山東省青島市商務局が2018年3月、日中経済協会東京本部で交流座談会を開催した。座談会のテーマは、同市が新たな経済発展の軸と位置付けている「青島西海岸越境ECビジネス産業園」であり、あわせて同市の物流、越境ECビジネスの現状と政策の紹介が行われた。同市は1980年代から製造業を中心にすでに多くの日系企業が進出している、日本と馴染みの深い地域であり、青島港を中心とした物流の一大拠点としても知られている。従来の産業も拡大する一方で、中国政府が積極的に推進するE-コマースを新たな経済発展のチャンスととらえる動きも盛んだ。16年には越境ECの総合試験区に指定され、物理的にも政策的にも急速に進展している。それらの動きを背景に、座談会には当初の予定を大きく上回る参加者が集まり、中国側関係者と熱気にあふれる交流を繰り広げた。

横山達也 日中経済協会 事業開発部 課長



青島市商務局が開催した交流座談会

TOPICS
伸びゆく青島市の経済と
深まる日本との交流

青島市は人口約930万人、総面積は1万1300平方キロと、省都である濟南市(約630万人、8000平方キロ)を超える山東省最大の都市である。経済規模も省内最大で、17年の同市のGDPは、1兆1037億元と、前年比7.5%の伸びを記録した。GDPの内訳は第一次産業が381億元(前年比プラス3.2%)、第二次が4546億元(同6.8%)、第三次が6110億元(同8.4%)と、長年にわたり同市の経済を支えてきた機械設備や電子工業製品、食品加工などの製造業を抑え、第三次産業が全体の半分以上を占めている。もちろん、製造業においても新エネ車の

生産が8万両を超えたほか、スマートフォンが2060万台、新型テレビが1370万台を数えるなど、ハイテク製品や新たな産業分野の比重が高まっている。

日本との経済交流は1984年の特別経済技術開発区の設置を契機に盛んとなり、精密機械、食品加工などの製造業をはじめ、小売、物流など多岐にわたる企業が進出している。日中経済協会も、当時の兪止声市長(前政治協商会議主席)の要請で93年に青島部会を設置し、同地への日本企業進出に協力した歴史を持つ。現在でも日本企業の投資は第3位の規模で、17年には新規投資が25件、実際の投資額は約3億ドル(前年比22.4%増)、貿易額も輸入総額70億6500万ドル(同3.5%、第3位)となっている。

TOPICS
物流ハブとしての存在感
が高まる青島

青島市の17年の貿易総額は5000億元を突破し、5033億5000萬元(輸出3031億8000萬元、輸入2001億7000萬元)となった。その貿易を支えるのが青島港で、世界のコンテナ取扱ランキングでも8位(15年、中国国内では上海、深圳、寧波、香港、広州に次ぎ)、取扱貨物量は

1751万TEU(20フィートコンテナ換算)を誇る。青島港は青島大港区、黄島油港区、前湾港区、董家口港区の4エリアで構成し、世界最大の40万トン級の鉄鉱石バース、45万トン級の石油バースをはじめ、1万トン級以上のバースを75カ所備えるほか、1万9000TEUを集積・積載する埠頭をもつ世界最大級の大型港湾である。

韓国、日本の主要港と距離的に近く、中国国内では北京、上海と高速道路、鉄道網で結ばれている青島は、古くから国内外の交通の要衝として、また対外窓口として来ってきた歴史をもつ。同市には日本の総領事館が置かれ、約1900社の日系企業と、約2400人^半の日本人が暮らしている。同市によると、青島港と日本の間では、毎週15便の船舶が平均3〜6日間の航路で



ガントリークレーンが並ぶ巨大港湾である青島港

往来し、航空機は東京・大阪・名古屋との直行便が合わせて1日6便あるという。

TOPICS
**発展著しいEコマースと
 総合試験区の指定**

成長著しい青島市の対外貿易の内訳は、機械、電子関連製品が主な輸出入品であるが、伸び率が突出している分野がEコマース関連だ。総額は242億7000万元と、全体に占める取引規模としてはまた小さいながらも、前年比102・3%と倍増する高成長率を記録している。

交流座談会で挨拶に立った青島市商務局の張莉副局長は、対外貿易における新業態の育成に注力する中で、越境電子商取引（越境EC）が最重要業種と位置付けられていることを強調。同市が16年、全国13都市の越境EC総合試験区の一つに指定されたことを挙げて、「プロジェクトの誘致、政策支援等に力を入れて、具体的措置を講じて越境ECの発展加速を図りたい。日中双方の新たなライアンスのチャンスとしたい」と期待を込める。

越境EC総合試験区は、アリババの本拠地がある浙江省杭州市が13年に初めて指定された。電子商取引に関するデータ集積、政策の試行などを行い、

新たなビジネスモデルの発展方法を研究するもの。16年には、杭州市に加えて全国12都市に拡大し、各地で地元政府が政策的支援も交えながら、地域経済に還元される電子商取引の関連産業の集積が図られている。

TOPICS
**青島西海岸越境ECビ
 ジネス産業園の現状と取
 り組み**

総合試験区に指定された青島市は、市内各地に越境ECに関する産業園を設立したが、その中核を成すのが、青島西海岸越境ECビジネス産業園だ。15年に同市政府の主導により山東省で初めて設立された越境Eコマースの産業園で、税関、検査機関、物流管理などの手続きがワンストップで可能となるための政府関連部門と、倉庫などをはじめとした企業が集積するエリアとしている。16年には国際郵便や保税物流倉庫などを備えた中国初となる国際海運配送センターを設置した。青島港（前湾港区）から距離1キロ、青島流亭国際空港から60キロに位置する園区の面積は約7万平方メートルで、すでに「京東」、「唯品会（VIP）」、「網易KAOLA（ネットイースKAOLA）」などの大手ECをはじめとした約50社のほか、物流業者、運輸業者などが進出している。

取扱商品は、食品、服飾、家電、日用雑貨、化粧品、マタニティ、ペット関連用品などで、取引国は韓国30%、日本25%、米国20%、オーストラリア20%となっている。B to Cが主な取引であるが、B to B to C、C to Cなど、それぞれの取引形態に合わせて柔軟に対応し、18年9月には実物を展示する体験型スペースも設置し、卸売から個人まで、幅広い顧客に対応していくという。

産業園区の推進と並んで、同市が「ま二押し」なのが、青島西海岸新区保税物流センター（B型）^{注1}。国の認可を受けて建設が進むEコマース用の大型倉庫で、今秋に竣工を予定している。約42万平方メートルの建築面積内に、ほぼ自動化された巨大な倉庫と、通関集積、配送のオペレーションまでのすべてを集約した設備を一体化させて、高効率の運用ができることが期待されている。

TOPICS
青島市から世界へ

東京まで約1800キロ、大阪まで1400キロ、韓国の仁川までは570キロの位置にある青島は、その距離の近さに加え、充実した港湾設備と中国国内全域につながる交通網を活かして、今後も越境ECによる両国からの商品の流入はますます増えると思われる。

東アジアの一大貿易拠点であり、また中国13億人の巨大市場の玄関口の一つである青島市で本格化した新時代の産業プラットフォームの構築が、今後どのように発展していくのか注目されるところである。

（注1）外務省『海外在留邦人調査統計』平成29年要約版より

（注2）保税倉庫には、「輸入専用倉庫である保税倉庫」、「輸出専用倉庫である監管倉庫」、企業が運営する総合保税倉庫（保税物流センター）である「保税物流センターA型」、および「保税物流センターB型」がある。A型はグループ企業の自己使用を目的とした物流センターであるのに対し、B型はセンター内に他の企業の設立を認めるという意味で、公共的な性格を有するという違いがある



今年9月に竣工予定の青島西海岸新区物流センター

省エネ・環境コーナー

新たなステージに入る中国の「循環経済」 —「循環発展牽引行動」からみる

十川美香
日中経済協会理事・企画担当

中国が「循環経済促進法」を公布して10年となる。国際社会では「サーキュラー

エコノミー（従来の資源を消費して廃棄する一方の経済に対し、消費された資源を回収、再生・再利用し続けることで資源制約からテカップリングされた経済成長を実現する新たな経済モデル。シェアリングエコノミーも含まれる）」の展開に関心が高まっている。中国の「循環経済」と国際社会の関心テーマとは親和性を持ち得るものだろうか。中国の「循環経済」の第13次五カ年計画（13・5計画）とされる「循環発展牽引行動（2017年発表）」をレビューしてみる。

中国の「循環経済」の歩み

中国の国策としての「循環経済」発展の歩みは、国務院から発表された「循環経済発展加速に関する若干の意見（国発〔2005〕22号）」に遡る。この政策文書は当時、国務院から相前後して発表された「資源節約型社会の良好な建設に関する当面の重点任务通知（国発〔2005〕21号）」と共に、第11次五カ年計画期（06～10年）から強調され始めた経済発展方式の転換を方向付ける二大文書として重視された。

これを受けた07年の中国共産党第17回全国代表大会の胡錦濤総書記報告において「資源節約型・環境配慮型社会建設」が発展戦略の重要な位置付けを与えられ、これに伴って「循環経済」は初めて国家レベルの戦略となったとされる。そして08年に「循環経済促進法」制定が実現した。

中国の「循環経済促進法」に基づく「循環経済」は、生産、流通、消費等のプロセスの廃棄物の減量化、再利用、資源化を指し、これは、基本的には日本の「循環型社会形成促進法」に基づく3Rと軌を一にしている。

その背景には、中国が改革・開放政策に踏み切った当初より、日本を含む各国の環境法制の優れた点を学んできた経緯があり、特に「循環経済促進法」に向けてODAや官民の経済交流を通して日本の経験や知見を参考にした「貴陽市建設循環経済生態城市条例（地方初の循環経済条例）」の制定と試行が重要なモデルを提供したとも言われている。

一方、中国の法令や制度の整備プロセスは日本とは異なり、法律制定・施行に際して、そのために必要不可欠な法令や制度が整備されているわけではない。法律施行後も各種のトライアルを重ね、10年の間に

徐々に整備されてきた。その結果、中国の廃棄物回収・処理・資源循環のモデル的なネットワークとして、「都市鉱山」示範基地、「園區」循環化改造示範区、再製造示範基地など約400カ所が基本的に完成したという。

五大発展理念に基づく新ステージ

16年からの13・5計画期の中国の「循環経済」は、13・5計画に「緑色発展」や「共享（シェアリング）発展」が五大理念の中に位置付けられたことに伴い、新たなステージに入ったと考えられる。

その目指す内容が、国務院の循環経済発展部門間合同会議（原文「循環経済発展部際聯席會議」）で審議・決定され、17年5月に国家発展改革委員会から国務院14部門の合同文書の形で発表された「循環発展牽引行動（通知は発改環資〔2017〕751号17年4月21日付、原文「循環発展引領行動」）に示された（表参照）。

まず、基本原則には、中国共産党第18期中央委員会第3回全体会議の決定に基づく「資源配置において市場メカニズムに決定的役割を發揮させる」方向への制度構築の重視が明記されている。「循環経済は、制度改革深化の一環として位置付けられて

いるわけである。また、「資源循環利用産業」は「イノベーションと対外開放」が駆動するものとし、その「走出去（海外展開）」のサポートが提起された。

主要目標としては、4本の柱がたてられている。例えば第二の目標である「都市循環発展体系の基本的構築」は、「生活ごみ分別」と「再生資源回収」の有効な連結を求めており、都市化が直面している、処理能力を超える生活ごみの増加という深刻な課題解決のために極めて重要である。

「循環経済」の発展を牽引する行動として提起されたのは40項目である。それらのうち、従来の発展線上で注目される項目の一つは「拡大生産者責任制度の推進」である。電器・電子製品、自動車、鉛蓄電池等で先行するとされている。

さらに、新たな経済モデルとしての「サーキュラーエコノミー」との親和性が推測される項目としては、第11項目「再生資源回収利用の質の向上」、第21項目「シェアリングエコノミーの成長」、第29項目「インターネット+資源循環行動方策案の制定実施」などが挙げられる。

特に「再生資源回収システム整備」として提起されている、在来の販売企業、電子商取引業、物流企業等の流通のフローと

「第11回日中省エネルギー・環境総合フォーラム」資源循環利用・ごみ処理分科会プレセッション

◆呂峰（国家発展改革委員会環資司循環経済処副調研員）

《参考資料》
◆吉田綾「中国における3R推進の動向と課題」『日中経協ジャーナル』17年11月号

は逆方向の回収システムの構築、それらでのIoTの活用、オフラインとオンラインの融合によるネットワーク構築などについては、「拡大生産者責任制度の推進」とも相まった重要性が指摘されている。
新ステージに入る中国の「循環経済」は、そのアプローチの一部が世界で同時進行的に検討・試行されつつ、それぞれのコミュニティの特徴に基づくビジネスモデルへとつながっていくものと考えられる。その実現のためにも、国際資源循環と各国の環境規制およびリソース・セキュリティとの協調を図る緊密なマルチおよびバイの対話が必要と云えよう。

表 「循環発展牽引行動」(循環経済13・5計画)の概要

●発表：2017年5月4日 通知：2017年4月21日 発改環資〔2017〕751号
●国务院の循環経済発展部門間合同会議（原文「循環経済発展部際聯席會議」）で審議・決定
●国家発展改革委員会ほか13部門（科技部、工信部、財政部、国土資源部、環境保護部、住建部、水利部、農業部、商務部、國資委、税務総局、国家統計局、国家林業局）

1	指導思想	循環発展を新たな動力としてグリーン・循環・低炭素産業体系、都市循環発展体系の形成を急ぐ
2	基本原則（堅持すること）	<ul style="list-style-type: none"> ▶グリーン転換を目指す ▶制度構築を重視する→市場メカニズムの資源配置における決定的役割の発揮、政府・企業・個人・社会団体の循環発展における責任・義務の明確化等 ▶イノベーション・開放駆動→資源循環利用産業の海外展開サポート等 ▶協調・共有に依拠→生活、環境面等突出した問題を突破口とし、人々の満足感を強化
3	主要目標	<ul style="list-style-type: none"> ▶グリーン・循環・低炭素産業体系の初歩的形→汚染防御機能の顕著な増強 ▶都市循環発展体系の基本的構築→生活ごみ分別と再生資源回収の有効な連結、グリーンインフラ、グリーン建築レベルの顕著な向上等 ▶新資源戦略保障体系の基本的構築→資源循環利用産業を国民経済発展の重要な安全保障リソースの一つとする等 ▶グリーン生活スタイルの基本的形→グリーン消費理念の初歩的樹立、グリーン製品使用比率の顕著な向上、省資源、ごみ分別等
4	企業の循環型生産	製品のエコデザイン推進 3R生産法の普及→CP（クリーナープロダクション）監査強化
5	産業園区の循環化推進	
6	産業の循環式連携	
7	都市の低価値廃棄物の資源化利用強化	<ul style="list-style-type: none"> 食堂厨房廃棄物の資源化利用・無害化処理の制度化・規範化推進→「厨房廃棄物資源化利用技術指南」発表、全国の区制都市で普及 建築廃棄物資源化利用強化→「建築廃棄物管理・資源化利用強化指導意見」発表、2020年の都市建築廃棄物資源化処理率を13%に 都市汚泥無害化処理及び資源化利用→都市汚水処理場汚泥と食堂厨房廃棄物、糞便、園林廃棄物などの合同処理等
8	生産・生活システムの循環連結	<ul style="list-style-type: none"> 生産システムと生活システムのエネルギー共有を推進→コジェネレーション、冷熱供給の積極的發展、鉄鋼・化学等産業余熱の都市集中暖房での利用、都市生活ごみと汚水処理場汚泥のエネルギー化利用の奨励等 生産システムと生活システムの水循環連結推進→2020年の水不足都市の再生水利用率20%以上、北京・天津・河北の再生水利用率は30%以上
9	循環経済示範（モデル）都市建設推進	循環経済示範都市（県）建設の深化→101循環経済示範都市（県）での評価・検収実施
10	産業廃棄物の循環利用推進	<ul style="list-style-type: none"> 鉱山の副産物資源総合利用推進 主要工業固形廃棄物の総合利用推進 農林廃棄物資源化利用強化→2020年の農産物廃棄物総合利用率85%、林業余剰物総合利用率60%
11	再生資源回収利用の質の向上	<ul style="list-style-type: none"> 再生資源回収システム整備→在来販売企業、電子商取引業、物流企業等による逆行物流回収システムの構築推進、再生資源企業のインターネット・IoT利用、オフライン・オンライン融合回収ネットワーク構築サポート、生活ごみ分別回収システムと再生資源回収の連携等 「都市鉱山」の開発利用レベルの向上→既存の国家「都市鉱山」示範基地の質・効率向上、園区外の規範化された廃棄物電子解体企業・廃自動車解体企業の園内誘致・集約規模化促進 新種の廃棄物回収利用示範展開→ソーラー発電デバイス、EV電池、炭素繊維、パイオ繊維、複合材料、省エネ灯等新種廃棄物の回収利用推進
12	再製造産業化・規範化・規模化サポート	<ul style="list-style-type: none"> 重点品種の再製造推進→自動車部品、建設機械、大型工業設備、オフィス設備等の再製造推進、品質・標示管理の厳格化等 再製造サービスシステムの規範化 再製造企業の集約化→長沙、張家港、臨港等国家再製造産業示範基地（エリア）建設のブレークスルー
13	地域資源循環利用システムの構築	北京・天津・河北、長江デルタ、珠江デルタ、成都・重慶、ハルビン・長春経済エリア等の都市群を重点として、エリア内工業固形廃棄物、再生資源、生活ごみの資源化・無害化処理施設を統一的に計画・建設し、行政区域を越えた資源循環利用産業基地を建設、廃棄物の協同利用・処理を促進。

【13・5計画期の循環発展主要指標】

分類	指標	単位	2015年	2020年	20年の15年比伸び率（%）
総合指標	主要資源産出率 = GDP/主要資源実物消費量	元/t	5,994	6,893	15
	主要廃棄物循環利用率	%	47.6	54.6	7
	エネルギー産出率	元/t	14,028	16,511	17.7
	水資源産出率	元/m ³	97.6	126.8	29.9
専門指標	建設用地産出率	万元/ha	154.6	200.4	29.6
	農作物廃棄物総合利用率	%	80.1	85	4.9
	一般工業固形廃棄物総合利用率	%	65	73	8
	規模以上の工業企業重複用水率	%	89	91	2
	主要再生資源回収率	%	78	82	4
	都市厨房廃棄物資源化処理率	%	10	20	10
	都市再生水利用率	%	-	20	-
	資源循環利用産業生産総額	兆元	1.8	3	67

14	拡大生産者責任制度の推進	法律・法規に基づき「拡大生産者責任制度推進方案」を実施、電器・電子製品、自動車、鉛蓄電池、飲料紙製複合容器等で先行→一部地域の電器・電子製品、自動車等の分野で拡大生産者責任試点を展開、廃棄電器・電子製品処理基金制度整備、重点品目の目標回収制度試行、第三者管理制度構築等
15	再生品・再生原料普及使用制度構築	
16	一次性消費使用制限制度構築	
17	循環経済評価制度の深化	
18	循環経済の標準化及び認証制度の強化	
19	グリーン信用管理制度の推進	
20	科学技術イノベーション駆動力の増強	
21	シェアリングエコノミーの成長	製品のライフサイクル延長、資源利用効率の向上、遊休家屋・車輪・物品のシェアリング利用、時間貸等の新型ビジネスモデル模索、シェアリング関連商品・情報・サービスのオンライン取引等
22	グリーン消費拡大	
23	サービスマニズムやモデルのイノベーション	
24	資源循環産業の海外展開サポート	
25	園区の循環化改造行動	「園区循環化改造行動」を制定・実施→長江デルタの化学工業、軽工業等の水循環関連園区、北京・天津・河北地域の冶金、建材、石化等のガス循環関連園区、珠江デルタの石化、軽工業、建材等園区の全ての循環化改造等、2020年に100園区の循環化改造を国家が重点的に支援等
26	工業・農業複合型循環経済示範区建設行動	
27	資源循環利用産業示範基地建設行動→100の地区級以上の都市	
28	工業資源総合利用産業基地建設行動→企業、業界で50の工業資源総合利用産業基地を建設	
29	「インターネット+資源循環行動方案」の制定、実施	
30	北京・天津・河北地域循環経済協同発展行動	
31	再生製品再製造製品普及行動	
32	資源循環利用技術イノベーション行動	
33	循環経済典型経験モデル普及行動	
34	循環経済イノベーション試験区建設行動	
35	法規・制度体系の健全化→「循環経済促進法」の改正による法的拘束力強化推進、循環経済促進法体系の改善・整備等	
36	料金・税・費用制度改革→廃棄電器・電子製品回収処理基金の実施等	
37	財政・金融政策の最適化→PPPモデル導入等	
38	統計キャパシティビルディング強化	
39	監督管理の強化	
40	地方の実施体制強化	
41	企業の主体的責任の明確化	
42	社会全体の広範な参画動員	
43	組織的協同強化→循環経済部門間合同会議メカニズム機能の更なる発揮、牽引行動の実施と実施状況のフォローアップ評価、結果公表等	

高の原法律事務所 弁護士
加藤 文人

度」を定めており、同法第 241 条は、次のとおり「債務者（被執行人）による財産報告制度」を定めています。¹³

「被執行人は、執行通知書に従って法律文書により確定した義務を履行しない場合、その時点及び執行通知書の受領日から以前の1年間の財産状況を報告しなければならない。被執行人が報告を拒否し、又は虚偽の報告をした場合、人民法院は、情状の軽重に基づき、被執行人、その法定代理人又は関連単位の主たる責任者、直接責任者に対し、過料又は拘留の処分を行うことができる」

その上で同法第 242 条は、次のとおり「人民法院による債務者財産の調査制度」を定めています。

「1 被執行人が、執行通知どおりに法律文書で確定した義務を履行しない場合、人民法院は、関連単位の被執行人の預金、債券、株券、基金持分等の財産状況を調査し、質問する権限を有する。人民法院は、状況に応じて被執行人の財産を差し押さえ、凍結し、振替え、換価する権限を有する。人民法院が調査・質問、差押、凍結、振替、換価する財産は、被執行人が義務を履行すべき範囲を超えてはならない」

「2 人民法院が財産の差押、凍結、振替、換価を決定する場合、裁定を下し、協力通知書を発しなければならない。関連単位は、これを処理しなければならない」

2 「財産調査制度」についての新たな司法解釈

そして、これらの制度をさらに具体化するため、最高人民法院は 2017 年に「民事執行における財産調査の若干問題に関する規定」¹⁴ を制定しました。

同規定は「被執行人に対する財産調査命令」のみならず、「人民法院による、インターネット執行調査システムを通じた債務者の財産調査」等を定めており、今後の運用によって、債権回収のための強力な手続となり得るといえます。¹⁵

具体的な規定は、次のとおりです。

「第 1 条 執行過程において、申請執行人は、被執行人の財産の手掛かりを提供しなければならない。被執行人は、誠実に財産を報告しなければならない。人民法院は、インターネット執行調査システムを通じて調査を行わなければならない。案件の必要性に応じて、他の方法により調査を行うべき場合は、同時に他の調査方法を取らなければならない。」

「第 12 条 被執行人が執行通知に従って、有効な法律文書で確定した義務を履行しない場合、人民法院は、インターネット執行調査システム、現場調査等の方法を通じ、被執行人、関連単位又は個人に対して、被執行人の身分情報及び財産情報を調査することができる。関連単位及び個人は、法律に従い、協力しなければならない。」

その他、同規定は、「被執行人が義務を履行しない場合の人民法院による監査命令」（第 17 条以下）、「被執行人が義務を履行しない場合の懸賞広告」（第 21 条以下）等を定めており、今後、これらの制度がどのように運用されるのか、引き続き、実務を通じて確認する必要があります。

- 1 国务院 2014 年 8 月 23 日公布、同年 10 月 1 日施行（詳細については、村上幸隆「企業情報の公示に関する最近の動向」本誌 2015 年 1 月号参照）
- 2 同条例第 9 条 1 項 1 号、4 号
- 3 同項 7 号、2 項
- 4 全人代 1991 年 4 月 9 日施行、2012 年 8 月 31 日改正公布、2013 年 1 月 1 日施行
- 5 最高人民法院 2013 年 7 月 1 日公布、2017 年 2 月 28 日改正公布、同年 5 月 1 日施行
- 6 中共中央弁公庁、国务院弁公庁 2016 年 9 月 25 日公布、同日施行
- 7 「信用喪失被執行人名簿規定」の具体的な条文（下線は筆者による。以下同じ）。
第 1 条 被執行人が有効な法律文書で確定した義務を履行せず、以下の状況の 1 つに該当する場合、人民法院は、これを信用喪失被執行人名簿に掲載し、法によって信用懲戒を実施する。
(1) 履行能力がありながら、有効な法律文書で確定した義務を履行拒絶する場合
(2) 虚偽の証拠、暴力、脅迫等の方法で執行を妨害し、拒む場合
(3) 虚偽の訴訟、虚偽の仲裁又は財産の隠匿、移転等の方法で執行を逃れた場合
(4) 財産報告制度に違反する場合
(5) 高額消費制限令に違反する場合
(6) 正当な理由なく、執行和解協議の履行を拒む場合
- 第 10 条 以下の状況の 1 つがある場合、人民法院は、3 業務日内に信用喪失情報を削除しなければならない。
(1) 被執行人が有効な法律文書で確定した義務を既に履行した場合、又は人民法院が既に執行を完了した場合
(2) 当事者が執行和解協議に達し、かつ既に履行完了した場合
(3) 申請執行人が、書面で信用喪失情報の削除を申請し、人民法院が審査によって同意する場合
(4) 今回の執行手続が終了した後、インターネット執行調査システムで被執行人の財産を 2 回以上調査したが、提供できる執行財産が未発見である場合で、かつ申請執行人又はその他の者も有効な財産の手掛かりを提供しないとき
(5) 審判監督又は破産手続によって、人民法院が、法により信用喪失被執行人に対する執行中止を裁定した場合
(6) 人民法院が、法によって不執行を裁定した場合
(7) 人民法院が、法によって執行を終結を裁定した場合
- 8 最高人民法院「6 件の民生執行典型案例」2017 年 1 月 24 日公布、同日施行等
- 9 国家發展改革委員会、中国人民銀行等 2016 年 1 月 20 日公布、同日施行
- 10 最高人民法院 2010 年 10 月 1 日施行、2015 年 7 月 20 日改正公布、同月 22 日施行
- 11 同規定第 3 条 1 項の 4 号、5 号及び 8 号
- 12 中国の民事訴訟法第 111 条 1 項 6 号、刑法第 313 条により、「人民法院の判決又は裁定に対し、執行能力があるのに執行を拒絶し、情状が重い者」は、「3 年以下の有期徒刑、拘役又は罰金」「情状が特に重い場合、3 年以上 7 年以下の有期徒刑及び罰金」に処せられる可能性がある。すなわち、現在の中国法は、「民事上の債務の履行を、刑罰をもって強制すること」をも肯定していることに留意しなければならない。
- 13 日本法においても、「民事執行法」第 196 条以下が「財産開示手続」を定めており、民事判決等によって債務名義を負っている債務者に対し、「財産開示期日に裁判所に出頭して、債務者の財産について陳述すること」を求めることができる。
もともと、現状ではそのような「債務者だけに対し、その財産状況の報告を求める手続」を実施しても実効性に乏しいことから、日本では年間約 800 件程度しか利用されていない。日本における実務上、現時点では「弁護士法 23 条の 2 に基づく照会」が多用されている。具体的には、2017 年度に日本全国で合計年間約 21 万件の申出があり、そのうち約 4 万 8000 件が、金融機関に対する弁護士照会であった。
現在、日本の民事執行法を改正して、「第三者に対し、債務者財産情報の開示を求める制度」を立法することが検討されており、「金融機関に対する関係では、弁護士照会制度と同様の制度」が立法される可能性が高い。
- 14 最高人民法院 2017 年 2 月 28 日公布、同年 5 月 1 日施行
- 15 同規定の詳細な内容については、茂野祥子、辛雪梅「中国の民事執行における財産調査について」JCA ジャーナル 2017 年 6 月号参照



中国の債務者情報等取得制度

Q 現在、中国で債務者の信用情報や財産情報を取得することができる法律上の制度としては、どのようなものがあるのでしょうか？

A 現在の中国では制度上 (1) 企業情報公示制度に基づく企業情報の取得 (2) 信用喪失被執行人名簿に基づく信用情報の取得 (3) 民事訴訟法上の財産調査制度に基づく債務者の財産情報の取得等が可能です。これらは日本法上の制度と比較して、債権管理・回収等にとって有用な制度といえますが、今後も各種の制度改正、実務上の運用変更等が続くことが予測できます。

中国の「企業情報」開示制度

現在、中国において「企業信用情報」を入手するための一般的な制度としては「企業情報公示暫定条例」¹に基づく「国家企業信用情報公示システム」があります。

このシステムは、インターネット上で公開されており、日本からでも閲覧が可能です (<http://www.gsxt.gov.cn/index.html>)。ウェブサイト上で、閲覧したい企業の名称を中国語で入力することにより、当該企業の「公示情報」を無償で入手できることから「中国での信用調査会社への調査依頼」等に先立って、このような方法で、基本情報を確認しておくことをお勧めします。

具体的な情報としては「企業の連絡住所、郵便番号、連絡電話、電子メールアドレス等の情報」のみならず、「その株主又は発起人が引き受け及び払い込みをした出資額、出資時期、出資方式等の情報」等も開示対象となっており²、ある程度ではあるものの「株主についての情報」も得られることが、日本の商業登記事項閲覧制度、登記事項証明書取得制度と異なります。

なお、条文上「企業の従業員数、資産総額、負債総額、対外提供している保証・担保、所有者權益の合計、営業総収入、主要業務の収入、利潤総額、純利益、納税総額等の情報」の開示については、「企業の選択によって開示する」となっており³、これらについてまで開示している企業は、まだ少ないようです。

中国の「信用喪失被執行人名簿」制度等

1 信用喪失被執行人名簿

中国の「民事訴訟法」⁴第255条は「被執行人が法律文書で確定した義務を履行しない場合、人民法院は当該被執行人に対し、①出国制限、②信用情報システム・メディアを通じた義務不履行情報の公表、及び③法律に定めるその他の措置を自ら行い、又は関連単位に通知し、協力を求めて実施することができる」と定めています。

同条は、民事訴訟等で確定した法律責任（いわゆる「債務名義」）を負った債務者に対し、日本法上は存在しない強力な措置を実施する根拠条文の1つであり、現在中国では、最高人民法院の「信用喪失被執行人名簿情報の開示についての若干規定」⁵、中共中央弁公庁・國務院弁公庁の「信用喪失被執行人への信用監督、警告及び懲戒実施体制の構築加速化に関する意見」⁶等に基づき、「有効な法律文書で確定した義務を履行しない債務者で、一定の事由がある者」につき、「人民法院において信用喪失被執行人名簿に掲載し、公布する」としています⁷。

この名簿も現在、インターネット上で公開されており、日本からも閲覧が可能です (<http://shixin.court.gov.cn/>)。この名簿には、個

人、企業のいずれも掲載されており、特定の氏名を入力することで「対象者が信用喪失被執行人名簿に掲載されているか否か」、「どのような事情によって掲載されているのか」等を確認することができます。

例えば「判決で敗訴したにもかかわらず、債務を履行しないので、信用喪失被執行人名簿に掲載されたことから、債権者と改めて協議して和解し、債務を履行した事例」等が多数公表されており⁸、この制度が「債権回収」に利用されていることが分かります。

なお、国家發展改革委員会、最高人民法院、中国人民銀行等の「信用喪失被執行人に対する連合懲戒実施の合作についての備忘録」⁹によると、「信用喪失被執行人名簿」に掲載された場合、企業については「①企業債権の発行制限」等、個人については「⑬国有企業の法定代表者、董事、監事になることの制限」、「⑭事業単位の法定代表者になることの制限」、「⑰公務員、事業単位従業員になることの制限」、「⑱飛行機、列車等の高級座席に乗車することの制限」、「⑲高級ホテル、ゴルフ場等の利用制限」、「⑳建物、土地等の不動産の購入制限」、「㉑一定範囲の旅行、バカンスの制限」、「㉒子女の高級私立学校への入学制限」等の、厳しい制限が課されます（⑬～㉒は、名簿記載企業の法定代表人を含む）。

2 被執行人による高額消費の制限

これらの制度に関連するものとして、最高人民法院の「被執行人の高額消費の制限に関する若干規定」¹⁰があります。同規定第1条は「被執行人が、執行通知書で指定する期間に有効な法律文書で確定した給付義務を履行しない場合、人民法院は、消費制限措置を取って、高額消費及び生活又は経営に必需ではない関連消費を制限することができる」と定めており、具体的には、第3条1項で「高額消費及び生活、業務に必需ではない消費行為の制限」として、前記「備忘録」記載の⑬～㉒以外に「高級オフィスビル、ホテル、マンション等の場所を賃借して業務をすること」、「経営に必需ではない車両の購入」、「高額な保険料を支払い、投資性の高い保険商品を購入すること」を禁止しています¹¹。

また、第11条は「被執行人が消費制限令に違反して行った消費行為が、すでに発効している人民法院の判決、裁定の履行を拒絶する行為に該当し、調査を経て事実と確認した場合、『中華人民共和國民事訴訟法』第111条の規定によって、拘留、過料を科す。情状が深刻で、犯罪を構成する場合、その刑事責任を追及する」と定めており、「民事判決等の不履行」が「刑事責任」となり得ることを改めて確認しています。¹²

中国の「財産調査」制度

1 民事訴訟法の定める制度

中国の「民事訴訟法」はその他にも「債務者の財産を調査する制

情報クリップ

2018年3月

■ 3/2 日本に留学中の中国若手行政官が来訪

中国の若い行政関係者に留学を通して日本への理解を深めてもらう政府の「中国若手行政官等長期育成支援事業」(略称 JDS 中国事業)の一環で、中国の中央・地方政府機関から日本に派遣されて、各地に留学している若手行政官たちが当協会を訪問し、日中の経済交流について学んだ。今年1月にも、同事業の留学生 OB の8名が来会して、交流している。



今回は30人が来会し、参加者たちは、当協会職員の「日中経済協会と日中経済交流のあゆみ」、「中国で活躍する日本企業」と題した講義に耳を傾け、日中両国の経済交流に関する質疑応答を行った。

■ 3/4～8 深圳スタートアップ・ベンチャー企業交流団派遣

当協会では、昨年11月末の合同訪中・深圳訪問時の現地企業との交流会等を経て、3月4日～9日の5日間の日程でベンチャー企業を中心とする企業交流団を深圳へ派遣した。前海自由貿易区、国信証券と共催の現地企業交流会(2回)にて中国側企業と相互に先端技術を披露し、ビジネスマッチングを行ったほか、華強北地区、HAX(アクセラレーター)、深圳湾創業広場、DJI、TENCENT、BYD、BGI(華大基因)、深圳国家生物産業基地等を訪問した。

■ 3/8 余春明・山東省商務庁長一行来会

余春明・山東省商務庁長一行が当協会を訪れ、同省が取り組んでいる「成長エンジンの切り替え」と呼ぶ経済振興戦略や、当協会との今後の協力関係について情報交換を行った。

■ 3/9 「2018 中国山東省(東京) 経済合作懇談会」への協力

余春明・山東省商務庁長をはじめとする山東省政府が、山東省と日本企業の経済交流促進を目的に「2018 中国山東省(東京) 経済合作懇談会」を東京都内のホテルで開催し、日中の関係者およそ300人が出席。山東省政府は省の現状や経済政策の説明のほか、各市のPRなどを行った。なお、当協会は協力機関として参加し、伊澤理事長が挨拶を行った。

■ 3/20 第26回理事会・会員懇親パーティー

第26回理事会では宗岡正二会長をはじめ、副会長、常任理事、理事出席のもと、平成30年度事業計画書・収支予算書や最近の日中経済交流の現状、2018年中国施政方針の要点等について説明を行い、意見交換を行った。

また、理事会後には、賛助会員との懇親パーティを開催し、宗岡会長の挨拶に続き、程永華・中華人民共和国駐日本国特命全権大使の挨拶、岩沙弘道副会長による乾杯の発声の後、賛助会員同士が情報交換・交流を行う盛況な会となった。



■ 3/23 中国西部国際博覧会事務局一行来会

戴懋・中国西部国際博覧会事務局(四川国際会展有限公司 総経理助理)一行が当協会を訪れ、9月20～24日に成都で開催予定の「第17回中国西部国際博覧会」を紹介し、日本企業への出展を呼びかけた。

同博覧会は、国家發展改革委員会、商務部、外交部等の16の中央政府機関と西部地区の12省(市、自治区)政府等の共催で行われ、中国西部地区におけるビジネス交流、投資促進のみならず、東南・中央・南アジアとの経済交流をも視野に入れたプラットフォームとして位置付けられている。今年は「一帯一路」合作館など新たなパビリオンも展開される予定。

JCNDA NEWS

2018年3月の日中東北開発協会の活動から

■ 3/5 吉林(中国-シンガポール)食品区管理委員会・韓局長来会

韓瑞・吉林(中国-シンガポール)食品区管理委員会経済合作六局長が当協会を表敬訪問し、当協会後藤事務局長他が面談した。席上、今後の協力等について双方で意見交換した。

■ 3/13 黒龍江省商務庁・趙副庁長来会

趙文華・黒龍江省商務庁副庁長一行3人が来会し、当協会杉田理事長ほかが面談した。席上、今後の協力等について双方で意見交換した。

■ 3/15 NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク(NEANET) 第19回研究フォーラム参加

掲題フォーラムが都内にて開催され、当協会後藤事務局長が参加した。当日は「カリブ海クルーズから見た日本海クルーズへの提言」と題して、山縣宣彦・みなと総合研究財団副理事長が講演したのち、参加者で意見交換を行った。

■ 3/20 第56回常任理事会および第34回定時会員総会を開催

当協会は第56回常任理事会および第34回定時会員総会を開催。2017年度事業報告・決算報告、18年度事業計画・予算、日中東北開発協会の改組等に関する審議が行われ、原案が承認された。

2018年6月号は・・・

■ SPECIAL REPORT

日中経済産業白書 2017/2018

日中経協ジャーナル

2018年5月号(通巻第292号)平成30年4月25日発行

発行人 高見澤学 今村健二

発行所 一般財団法人 日中経済協会

JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION

東京 〒102-0071 東京都千代田区富士見 1-1-8 千代田富士見ビル 2階

TEL. 03-5226-7351 FAX. 03-5226-7221

大阪 〒540-0029 大阪市中央区本町橋 2-8 大阪商工会議所ビル 2階

TEL. 06-4792-1776 FAX. 06-4792-1778

URL: <http://www.jc-web.or.jp>

禁無断転載 © JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION 2018

デザイン・印刷 ホクエツ印刷株式会社 TEL. 03-5245-8821

*当財団会員の誌購読料は会費に含まれております。

定価 本体 800円+税(送料共) ISBN: 978-4-88880-258-1 C2033

編集後記

今年5月1日以降、人民幣第四版(1987年から流通)のほとんどが流通停止となります。私は中国の小学校に通っていた頃、様々な少数民族が描かれた紙幣が好きで、状態が良いものを小遣いやお釣りにから探し出しては集めていました。小学生にとって50元札と100元札は高額ゆえ手が届かず、結局コレクションがそろわなかったことを、懐かしく思い出しました。手が届かなかった分の紙幣をそろえ、我がコレクションを完成させたいと思います。(久力)

*購読のお申し込み先

政府刊行物東京サービスステーション

東京官書普及株式会社 通信販売課

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町 1-2

TEL. 03-3292-3701 FAX. 03-3292-1670

下記ホームページからもお申し込みになれます。

URL: <http://www.tokyo-kansho.co.jp>

変化する中国経済を基本から理解するための図表を中心としたデータ集

中国経済 データハンドブック

China Economic Data Handbook 2017年版

対中ビジネス企画の必需品

1992年発刊以来、対中ビジネスを担う日本企業の戦略スタッフの必携書という評価をいただいています。17年版は各項目とも最新のデータを追加。組織人事のページも第19回党大会の結果を反映しました。

A4判176ページ・本文2色刷・一般財団法人日中経済協会 2017年11月7日発行
定価 本体4,000円(税別) / 会員価格 本体3,000円(税別)
ISBN978-4-88880-250-5

〈主な内容〉

- I 概況 政治・経済基本データ一覧、一級行政区概況、人口、主要都市の月別平均気温と年間降水量、祝祭日とその他の記念日
- II 政治体制 政治機構図、中央組織人事、國務院組織人事、共産党の党大会及び中央委員会全体会議の開催状況、全国人民代表大会の開催状況、国家指導者及び対外経済関係部門指導者の略歴、地方人事、主要経済関連政府機関組織人事
- III 2016年の経済
- IV 2017年の経済
- V 第13次五カ年計画他 第13次五カ年計画の概要・主要指標・主要重点項目、改革の全面深化の決定(概要)、依法治国の全面推進の決定(概要)、中国製造2025(概要)
- VI 国内経済 国内総生産と国内総支出、中国の経済成長とトピッ

- クス、日本・中国・米国の主要指標比較、農業・工業・商業、中国の企業、エネルギー、運輸・通信、固定資産投資、労働・賃金、物価、財政・金融、省エネルギー・環境保護、高齢化対応
- VII 地域経済 省・直轄市・自治区経済データ、主要都市経済データ、東・中・西・東北地区経済指標比較、投資誘致地区の種類と概要、各種開発区、税関特殊監督管理区域名称一覧、新型都市化
- VIII 対外経済 貿易、投資、国際収支
- IX 日中経済 貿易、直接投資、日本の対中経済協力、日中長期貿易取決め(LT)契約状況、邦銀の中国支店・現地法人、在留邦人数
- X 法制度 中国の法令類、中国の主要法令一覧
- XI 巻末 日中政府間協定等、日中基本四文書等、中国関係大事記、在日本中国経済関係機関連絡先など



日中経協ならではの
信頼のデータ集
全国の書店にて
好評発売中!

●ご購入は下記にお申し込みください。
東京官書普及株式会社 通信販売課
〒101-0054 東京都千代田区神田錦町1-2
Tel.03-3292-3701 Fax.03-3292-1670
下記ホームページからお申し込みになります。
URL <http://www.tokyo-kansho.co.jp>

●最寄りの書店、政府刊行物東京サービス・ステーションでもご購入できます。

●海外から注文し、日本での決済をご希望の方は下記にお申し込みください。

株式会社 OCS 購読管理課
Tel.(03)5476-8131
Fax.(03)3453-8192

●中国でのご購入は下記書店に直接お問い合わせください。

中国日本書籍センター
上海市武定路555号
Tel/Fax(021)6267-9807
中国国貿書店
上海市延安西路2201号国際貿易中心
Tel/Fax(021)5257-0578

中国匯豊書店
上海市浦東新区陸家嘴環路1000号匯豊大廈2階
Tel/Fax(021)6841-4865
中国美濃書店
上海市古北新区栄華東道126号下座1楼
Tel/Fax(021)3223-0243

※賛助会員は会員価格でお求めになりますので日中経済協会総務部までご連絡ください。Tel.03-5226-7351 Fax.03-5226-7221

CHINA JIANGSU COMMODITIES EXHIBITION 2018

中国江蘇省のアパレル、ホームファブリック、靴、帽子、日用雑貨、ギフトなどが大集結!

全240
ブース

第22回

中国江蘇省 輸出商品展示会

2018 5.22(火) - 24(木)

22日・23日 10:00~18:00

24日 10:00~17:00

入場無料



主催：一般社団法人日中経済貿易センター

共催：大阪商工会議所

問合せ：一般社団法人日中経済貿易センター

〒541-0056 大阪市中央区久太郎町 4-1-3 大阪センタービル 2階

TEL:06-4704-2511 FAX:06-4704-2512

www.js-trade.jp