

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

令和2年8月25日発行/毎月1回25日発行
9月号 (No.320)

SEPTEMBER
2020
No.320

9

日中経協ジャーナル

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

SPECIAL REPORT

中国の「走出去」政策 ～新局面を迎えた中国の 対外経済戦略～



FOCUS：激化する米中対立とその展望
中国ビジネス Q&A：中国の国家安全に関する法律の概要



表紙写真:「日中欧 Sea & Rail」の第1回トリアル列車。連雲港鉄道ターミナルにて。海と陸双方の利点を生かして、貨物が日本から欧州まで運ばれていく。(写真提供: 株式会社日新)

1 巻頭言

共生のグローバリズムへ新たな挑戦

■大倉鎮信 一般財団法人日中経済協会 副会長、東工コーセン株式会社 取締役会長

2 FOCUS

激化する米中対立とその展望

■川島真 東京大学大学院 総合文化研究科 教授

SPECIAL REPORT

中国の「走出去」政策 ～新局面を迎えた中国の 対外経済戦略～

6 中国の対外経済戦略の調整 —コロナ禍への対応と今後—

■大西康雄 科学技術振興機構・中国総合研究・交流事業 特任フェロー

10 中国の「一带一路建設」、「環境配慮」の産業 クラスター網によるサプライチェーン形成

■朽木昭文 放送大学 教養学部 客員教授

14 中国の「一带一路」構想における対外金融協力の 枠組み

■関根栄一 野村資本市場研究所 北京代表処 首席代表

18 「一带一路」戦略に潜む債務持続性の問題を どう見るべきか

■唱新 福井県立大学 経済学部 経済学科 教授

22 「一带一路」戦略とインフラ投資の行方

■徐一睿 専修大学 経済学部 准教授

26 「中欧班列」を利用した日本発中国経由 欧州向けルートのテスト輸送と商品化について

■石川輝雄 株式会社日新 事業戦略部 中国室

30 中国ビジネス Q&A

中国の国家安全に関する法律の概要

■石本茂彦 森・濱田松本法律事務所 弁護士

32 情報クリップ

令和2年度第2回賛助会員セミナー開催

「対話山東—日本・山東産業協力オンライン交流会」開催

共生のグローバルズムへ 新たな挑戦



一般財団法人日中経済協会 副会長
東工コーセン株式会社 取締役会長
大倉鎮信

新

たな世界秩序が求められています。また足元は「新常態」、「新たな日常」が模索されています。

今後の世界の動向はますます予測し難いものとなりつつあります。それ故にこそ、今一度原点に還ろうと心懸けています。

湖北省武漢。私個人にとっては忘れ得ぬ青春の原点ともいべき地です。1973年初めて中国を訪問し、文化大革命中ではありませんでしたが、武漢大学との深く温かい交流の歴史を刻みました。その時に知り合った教師は、その後50年近くにわたって日本との民間交流に偉大な足跡を残されました。当社も70年近い日中貿易の実績の中で、この地で数多くの重要プロジェクトを実現致しました。57年長江大橋の完成に合わせ設置された武漢市民用電力供給のための水底ケーブルを輸出したことから始まり、建設機械車両製造の合作、第二汽車廠（現東風汽車）との大型トラック製造協力合作、そして今尚40年も続く造船設備のライセンス契約等々。個人でも仕事でも何度も訪問した懐かしさがこみ上げる有縁の地です。また当協会訪中団でも、東湖桜まつり（2012年）と地方交流（16年）で二度参加し親交を深める機会に恵まれました。詩情あふれる黄鶴楼、美しい一万本の桜が爛漫と咲き競う広大な東湖のほとり、三顧の礼で有名な諸葛亮の古隆中（襄陽）。風光明媚で歴史の宝庫。今では日本企業も多い鉄鋼、自動車産業などの工業都市。80年代、武漢大学教師と東湖のほとりで遊んだ

際の彼女の「人生でこんなに心の底から笑ったことはない」と語ったはじける喜びの笑顔が忘れられません。この湖北省武漢をはじめとする世界各地が一日も早く笑顔をとり戻し、活力ある回復と今後の発展がなされるよう祈らずにはおられません。

さて、民族性も政治体制も異なる今後の日中関係は、米中関係なども複雑にからみ、様々な局面を迎えることと思います。当社設立の「日本と中国の関係改善なくしては日本の繁栄もアジア・世界の発展もあり得ない」との強い思い。これが当社の原点です。いかなる事態が発生しようとも、この一点を常に確認しながら前進していきたいと思えます。経営方針の一つは「日中貿易を深化させ、東南アジア貿易を拡大し、アジアの繁栄に貢献する」と定めております。特色ある中堅企業としてきらりと光る存在でありたいと願っています。

「新常態」「新しい日常」と言っても、人と人との絆が希薄化する方向ではなくかえって強まる道の模索であつてほしい、また「新しい世界秩序」と言っても、分断化に進むのではなく、人類のあらゆる英知を結集して、「生命の安全」という基軸を据えた、より健全でバランスの取れた共生のグローバルズムの進化の探求であつてほしいと願うばかりです。その為には日中関係が極めて重要な試金石になるとの想定の下、活力ある未来の創造というテーマに向かって新たな挑戦をしまいたいと思っております。

激化する米中対立とその展望

■川島真 東京大学大学院総合文化研究科 教授

エスカレートする米中対立とその特徴

米中対立はその程度をいっそう増している。当初は経済貿易面での対立として現れ、第一次合意により一定の解決をみたが、その後経済貿易面での問題から技術面での対立へと移り、サプライチェーンのデカップリングが進められ、さらに5月以降明確に民主や自由、あるいは人権などの「価値」が対立の争点となった。ここには香港、新疆などとともに台湾も視野に入る。そして、6月には米中間で関税などをめぐる第一次合意は履行されることが決まり、対立はいったん沈静化したかに見えた。しかし、7月になって米国がヒューストンにある中国総領事館を、スパイ活動などの拠点になっているとして閉鎖を命じ、中国も報復措

置で成都の米国総領事館に閉鎖を命じた。

米国と中国との対立はオバマ政権末期から生じていると考えられるが、それは米国がその対中認識を転換させたことを踏まえている。中国は胡錦濤政権の後半期に世界認識や自己認識を変化させ、明確に西側のいう民主主義国となることを将来の選択肢から外し、対外的には米国との対抗軸を明確にしていた^註。その背景には、リーマン・ショックもあるが、中国自身の総合国力の増強もある。その結果、経済発展とともに国家の安全や主権などが重視されるに至り、領土問題だけでなく、国内における安全保障などが重視されるようになった。

中国政府は、2015年には「中国製造2025」を発表し、16年には米国を中心とする世界秩序に明確

に反対し、米国の持つ安全保障ネットワークや西側の価値観を批判するようになった。だが、この時点でオバマ政権は対中政策を全面転換はしなかった。その後、17年の第19回党大会で習近平国家主席が「2049年に米国に追いつく」と述べ、そして18年3月に憲法を改正して国家主席の任期を延長できるようにすることで、経済発展が民主化を促すという「期待」が否定された。米国では胡錦濤政権

下の党内民主などをレジリエンスの現れとして評価、期待する向きがあったものの、それが習近平政権へと至る過程で次第にしぼんでいったのである。他方、政策の面でも南シナ海の島々の「軍事化」やサイバー問題などで米中間の合意や約束が中国により破られるということも生じていた。これらがあつて、米国はオバマ政権の末期に対中認識を転換したのだろう。だが、オバマ政権の対中政策はのち



たとえ大統領が変わろうとも米中対立は当面継続するであろう（日中経済協会撮影）

トランプ政権に比べれば、大きく転換したところまでは行かなかつたようだ。

他方、中国から見た場合、自らが政策を転換した際に米国が直ちに反応したわけではなく、しばらく経ってから態度を硬化させたので、なぜ米国がそのような態度をとるようになったのか、当初は理解が難しかった面もあつたようである。このようなタイムラグの存在は、1930年代の日米関係にもあつたように思われる。

トランプ政権の対中認識は極めて厳しいものであつた。トランプ大統領は関税などに拘泥するが、2018年10月のハドソン研究所におけるペンス副大統領の講演にあるように、対中批判の内容は包括的であつた。また、その主体は政治家、官僚、シンクタンカー、学者など極めて多様であり、超党派的であつた。そして、米国議会が国防権限法や香港、新疆、台湾関連の法律を相次いで制定するなど、制度的であつた。さらに制度的であるからこそ長期的になることが予測される。無論、こうした制度をホワイトハウスがどのように利用するのかわからない。1971年のキッシンジャー訪中を思い起こせば、米国外交には常に「君子豹変」の可能性がある

ことも否めない。だが、たとえ大統領が変わろうとも米中対立は当面継続し、それは日本を含む先進国に大きな影を落としていくであろう。

ただ、米国の大統領選挙について見れば、民主党と共和党とで政策の重点が異なるために、中国を批判する文脈が多少異なる可能性があることには留意を要する。例えば民主党政権が成立した場合には、おそらく南シナ海問題ではトランプ政権以上の手を打つ可能性もあるし、新疆や香港の人権問題も現政権以上に重視する可能性はある。しかし、気候変動などのグローバル・アジェンダを重視する民主党政権は、おそらく国際機関であるとか、気候変動問題などについては中国と折り合おうとするのではあるまいか。ただ、そうであつてもエンゲージメント政策を復活させる可能性は高くなく、案件ごとに是非々々で中国に対処していくことが想定されている。

このように超党派的に包括的な対立が長期化していく背景には、一つには「覇権」の問題があるとしばしば指摘される。米国の覇権が中国によって脅かされているとの認識があるからだという。また一つには米国の民主主義が脅かされているという感覚があるか

らだとも言われる。いずれにせよ、中国の対米政策の変容と米国の対中認識の転換によって、世界は新たな時代を迎えたのである。

中国の仕掛けるデジタル・インフラの分断

その米中対立を具体的な側面からどのように捉えることができるだろうか。米中対立に伴う現象としてデカップリングという言葉が広く使われるようになってきている。先端産業についてのサプライチェーンを中国から分離し、中国という場や中国系企業を通さず、またあるいは中国系企業と取引のある企業を通さずに形成するということを含意したものだ。また、完成には至っていないが米国の華為の政策などはまさにそのデカップリング政策の象徴のように言われる。

しかし、デジタル分野などでのデカップリング、とりわけグローバルな情報通信基盤のデカップリングはむしろ中国が仕掛けてきたと見ることができ。特に、「二帯一路」構想の下でのデジタル・シルクロード構想によって、それが明確になったとも言える。日本ではあまり言及されない側面だが、筆者も何度かこの論点を指摘し、また大澤淳や土屋大洋もまた専門の見

地からこの論点を指摘している⁷⁾。ここでは、それらの議論を踏まえながら、グローバルに展開している米中対立の一例としていわゆる「デジタル覇権」をめぐる米中対立を紹介したい。

周知の通り、インターネットは陸と海のケーブルに支えられている。また、位置情報はGPSを提供する衛星のサービスと誤差を調整する地上の機器などに依存している。目下、これらの情報通信インフラは米国や日本を含む先進国が主に担い、新興国もそこに加わってきている。大きな災害などが生じてケーブルに損傷などが生じた場合には、それを補修しなければ、それを利用しての国や地域の情報通信に大きな損害が出ることになる。だが、このような国際公共財の提供は、一面でサービスの提供でありながら、他面でハワリーの源泉ともなる。その公共財の管理者は、その公共財の利用状況を把握できるだけでなく、特定のユーザーがその公共財を利用できないようにすることも可能な面があるからだ。

中国はサイバー空間に国境概念を設定しているが、そのサイバー国境に高いファイアー・ウォールを立てることで国内のサイバー空間を独自のものに仕立て上げている。それだけではな

く、中国はこの情報通信インフラについて、既存のそれを使用せずに、独自に新たな基盤を整備しようとしている。例えば陸上では、Transit Silk Roadを香港〜フランクフルト間で16年に立ち上げ、高速金融取引の回線を提供している。海底では、中国聯通 (China Unicom) が中国と欧州を結ぶ A A E-1などを提供している。これは中国企業を中心に途上国の企業がコンソーシアムを形成して敷設、管理している。また、Huawei Mainie が世界各地で行っている海底ケーブル建設も広く知られている。特に大西洋を横断する S A I L が象徴的だ。これらのケーブルの管理には米国などの先進国は必ずしも十全には関与していない。それだけに、既存のケーブルのように先進国のパワーの基盤とはならない。海底ケーブルの敷設技術を持った中国が、先進国からの影響を排除する形で情報通信インフラを形成し始めているのである。

そうした面は衛星通信であるとか、GPSを提供する衛星システムにおいても見られている。特にGPSを提供する衛星である北斗の打ち上げは、新型コロナウイルスの感染中にも継続して行われ、その完成度は高まっている。華為、オッポ、シャオミーなどの電話

端末も中国国内だけでなく、「二帯一路」の空間を中心にして世界に拡大している。これらの端末が中国の提供するケーブルや衛星を使用することで、中国が発揮できつつあるパワーが増し、また米国のパワーが衰えると思われる向きもあろう。そして、米国など先進国がケーブル敷設のコンソーシアムから中国を排除すればするほど、情報通信インフラ部門におけるデカップリングは進行することになる。

このデカップリングは中国から仕掛けた面があるが、米国などもこの情報通信インフラを、パワーの源泉とし、またその通信網で取引されるドルもまたパワーの源泉として機能してきている以上、中国が米国と同じことをすること自体は非難されるべきことではないかもしれない。だが、中国の技術力向上の背景には米国からの技術の窃取があったなどとして、米国は非難を強めている。

米国が中国に対して技術面で仕掛けていくデカップリングは、前述のように、先端産業でのサプライチェーンの分断だ。情報通信インフラ、つまりハード面でのデカップリングに対して、こちらはソフト面でのデカップリングだと言える。これは単に米中二国間だけで行われるものではなく、米国が

日本も含めた同盟国などに同じ基準の採用を求めるなどして地球規模に拡大していく過程に現在はあると考えていいだろう。

世界の国々の「選択」

この米中対立の中で、中国をただ批判し、中国の問題ばかり指摘するとしたら、それはややバランスに欠ける姿勢なのかもしれない。新型コロナウイルスの過程、あるいは回復過程で、中国が行ったマスク外交、あるいは対外姿勢全般は、のちに戦狼外交などとして批判されたように、決して世界から歓迎されたわけではないし、中国が所期の目標を達成したわけでもない。途上国などに貸し付けた資金が焦げ付く可能性もある中で、中国政府は返済の延期を認めたが、支払い免除まではできなかった。貸し付けた「公産」の返済を免除したら国内からの批判が生じることが必至だったからだとも言える。

ただ、中国側が必ずしも「うまく」対応できなかったのと同様に、米国もまた新型コロナウイルスへの対処に国内的なコンテキストでも、また国際場裏においても信頼を得られるような外交を行えなかったわけではないことも看過できない。

衛生問題における国際協調体制が揺らぎ、むしろ米国から中国への批判は一層強まっている。選挙が重なったという面もあるが、米中二大国がそれぞれ新型コロナウイルスに対する舵取りに成功したわけではないということが重要だ。だからこそ、日本も含めた他の先進国や、新興諸国の役割が今後一層重要になるし、また国際機関や多国間枠組みの再構築が大きな課題になるというのはその通りだ。そして、筆者がより強調したいのは、この米中対立が生み出す様々な対立点、民主主義か非民主主義 (あるいは権威主義体制) か、リベラルな世界秩序か北京コンセンサスか、自由貿易体制か一国主義か、などといったことについて、国家の圧倒的多数を占める発展途上国が様々な対立点において、どのような選択を行うのか、ということが重要になる、ということだ。

例えば情報通信インフラの面で見れば、先進国の多くが中国製の端末を利用すると情報を窃取される可能性がある」と指摘し、中国側の情報統制下に置かれるといくら主張しても途上国には受け入れられないかもしれない。米国として法的な手続きを踏んでいるとはいえ、中国のように情報収集する危険性が先進国のものを使っても存

在するかもしれない、と途上国で認識されることは十分に想定される。途上国の視線に寄り添った場合、ケーブル、GPS システム、端末などについて、中国の方が廉価で便利だと認識されることも十分にある。その際に「民主主義の正しさ」だけを主張してもあまり意味を持たないだろう。

だが、中国側にとつてもこれは挑戦的だ。たとえば、廉価なサービスを提供できたとしても、ユーザーの視線は厳しい。「帯一路」を開始した当時、中国からの投資に大いに期待した国や地域の中で、現在は既に中国からの投資に批判的な視線を向けるところも少なくない。ポーランドなどの東欧北部の国々がそうだし、またアフリカの一部でもザンビアのように中国批判が社会で生じているところもある。そして、広州のアフリカ人コミュニティに対する新型コロナウイルスをめぐる防疫措置は、現地のアフリカ人だけでなく、その非人道的対応を知ったアフリカ諸国からの批判を招いた。さらに、この新型コロナウイルスの感染拡大の過程で、英国やオーストラリアなど、米国外の先進国も中国への批判を強めているし、新興国の中にも例えばロシアと欧州の関係が改善するように、中国にとって好ましくない動きもある。米国の「迷

走」があるからといって、自動的に中国が所期の目標を達せられるというのでもないだろう。

日本の立ち位置をめぐって

新型コロナウイルスの感染拡大の過程で米中対立が激化する中で、日本の立ち位置はますます難しくなってきた。第一に、延期された習近平国家主席の来日問題をいかに処理するかということがある。国際社会の中国への視線や国内の対中世論は厳しさを増しているが、同時に経済の原状回復を考えれば中国経済や中国からの観光客は一層重要となる。第二に、米国が先端技術の中国とのデカップリング政策を進める中で、中国との強固なサプライ



「民主主義の正しさ」だけを主張してもあまり意味を持たない（日中経済協会撮影）

ないほど活発になり、また昨今は沖ノ島周辺での調査活動が多く行われるようになった。中国は、インド国境、南シナ海、そしてこの東シナ海でも領土をめぐる活動のレベルを上げており、日本もまたこれにいかに対処するのかが求められている。これらの難解な方程式を解かねばならないが、その

チェーンを持ち、また中国市場に依存する日本がいかなる政策を採用するかということがある。軍事安全保障は日米同盟重視、経済は中国を含めて全方位という「政経分離」は、テクノロジーをめぐる問題には必ずしもそぐわない。技術は軍事にも経済にもまたがる問題だからだ。そして、新型コロナウイルス感染以前は、米国が中国との対立を深めても、英仏独豪などは日本と同じく比較的慎重だった。しかし、新型コロナウイルス拡大の最中に英豪は中国との対立を深めて技術面でも脱中国を進めようとしている面がある。フランスもそれに続くようだ。日本はドイツなどこの難局をいかに乗り切るのか。第三に、中国の海警などの尖閣諸島周辺海域での活動が前例に

ためには国益意識を明確にもち、かつ望ましい中国像、日中関係、そして日米関係を認識し、プライオリティをつけて対処していくことが必要だろう。なお、本稿では描ききれなかったが、台湾問題など、この東アジア域内での米中対立もまた今後の大きな課題であることを付言しておきたい。

JC

（注1）川島真「習近平政権下の外交・世界秩序観と援助——胡錦濤政権期との比較を踏まえて」（川島真・遠藤貢・高原明生・松田康博編著『中国の外交戦略と世界秩序 理念・政策・現地の視線』（昭和堂、19年所収）参照
（注2）大澤淳「デジタル覇権を巡る米中対立の様相」（『CSTEC Journal』187号、20年5月）、土屋大洋「海底ケーブルの地政学」（『CSTEC Journal』186号、20年3月号）、川島真「2つの米中対立…中国を進める国際公共財建設の意味」（nippon.com、20年4月3日、https://www.nippon.com/ja/in-depth/d005547fbclid=IwAR33cTbwkAPuB43vha-TQ5CZQz3vpmu3_ZwmU3cQ1Kqg4GPVDh1XcvtCU）（注3）同社の展開している事業は、同社のウェブサイトの以下の地図に示されている。http://www.huaweimarine.com/cn/Experience



中国の対外経済戦略の調整 —コロナ禍への対応と今後—

大西康雄 科学技術振興機構・中国総合研究・交流事業 特任フェロー

新型コロナウイルスの感染流行が短時間で世界を席卷したことは、図らずも、中国の「一帯一路」構想によってヒト、モノ、カネの流動が加速していた現実を見せつけた。それが世界経済に与える負の影響は、世界大恐慌以来のものになるとの予測もある。こうした状況下で、「一帯一路」構想に代表される中国の対外経済戦略が見直しを余儀なくされていることは間違いないであろう。

はじめに

中国の対外経済戦略の柱を成す「一帯一路」構想は、それ自体が米中摩擦の要因となつていること、さらには新型コロナウイルスの感染流行により世界経済が大きな打撃を受けたことから見直しを余儀なくされている。

本稿では、「一帯一路」構想を、中国の対外経済戦略の長期的な変遷の中に位置付けたうえで、新しい状況下における見直しのポイントを整理し、若干の展望を試みてみたい。

「走出去」から「一帯一路」へ

中国の対外経済戦略は「改革・開放」と不即不離で推進されてきたが、注目しておくべきいくつかのエポックメイキングな戦略の提起があった。その第1は、趙紫陽政権下の「沿海地域経済発展戦略」（1988年）である。同戦略では、対外貿易をテコとし沿海地域に輸出志向の外資（以下、FDI）を導入して、第三国向け輸出で得た資金で国内開発を進めるという東アジア型の経済発展戦略が実行されることになった。

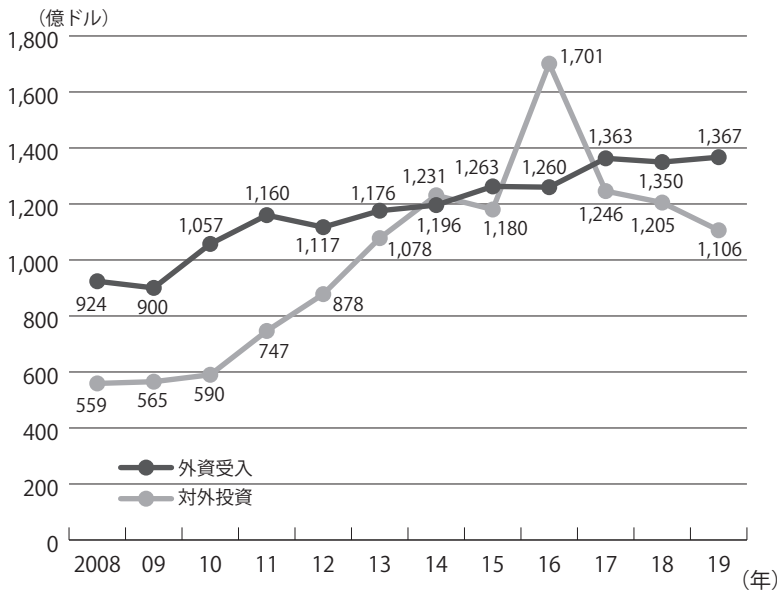
第2は、江沢民政権下の「走出去」

戦略（98年頃）であり、中国自身の直接対外投資（以下、ODI）が奨励されることになった。その目標としては、①ODIの増加、②製品の多様化、③投資プロジェクトの質の改善、④中国市場における融資チャネルの改善、⑤EU・米国市場における中国企業のブランド向上、等が挙げられていた。同戦略により中国は国際経済への参入を深め、2001年の世界貿易機関（WTO）加盟を果たすこととなった。

そして、第3は「一帯一路」構想（13年秋）である。「走出去」戦略下では先進国向け投資が目立っていたが、「一帯一路」構想は、投資を中進国や開発途上国向けに誘導しようとしている点が新しい。19年の中国のODIフロー額は3年連続の減少となったが1106億ドルに達し、FDIフロー額は1367億1000万ドルで世界第2位であった。ここ数年においてODIはFDIと拮抗しており、中国の国際収支構造は、先進国型となつている（図1）。

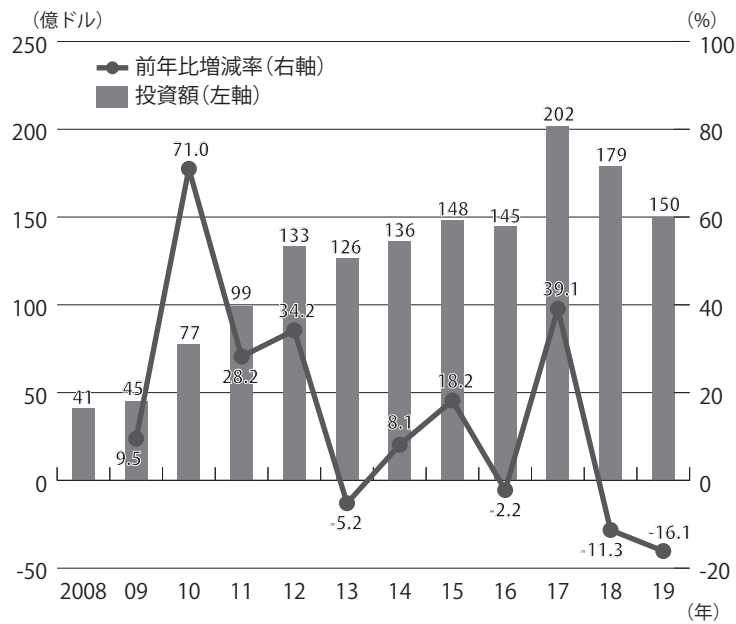
また、「一帯一路」構想においては、対外開放の一層の拡大・高度化とあわせて内陸地域経済の底上げが意図されていることに注目する必要があ

図1 中国の外資受け入れ、対外投資推移 (2008～19年)



(出所)『中国統計年鑑』各年版、各種報道より筆者作成

図2 中国の「一带一路構想沿線国」向け直接投資の動向 (2008～19年)



(出所)『中国対外直接投資統計公報』ほか各種報道により筆者作成

る。前者については、貿易相手の多角化や中国自身のODIの急増に対応して、二国間ではなく多国間がかつ投資保護協定を包含する自由貿易協定(FTA)が推進されている。後者については、内陸部と経済関係の深い諸国を「一带一路」構想「沿線国」としてそれらとの貿易投資関係の深化を図っている。前者の内容は「対外開放政策二〇一〇」、後者の内容は「西部大開発二〇一〇」と呼ぶべき

「一带一路」構想は、提起当初から

外交政策のプラットフォームとしての「一带一路」

ものであり、構想はこの二つの目標を関連させて追求しようとする戦略と位置付けることができる。直近における構想「沿線国」向けの投資額は、フローベースで150億ドル、シェア13.6%(19年)に達している(図2)。

中国の外交理念である「人類運命共同体」と関連づけられていた。早くは、習近平国家主席が「21世紀の海上シルクロード」を提唱した13年10月のインドネシア国会での演説において「中国・ASEAN運命共同体」の建設が表明されている。その後の中国・アフリカ協力フォーラムサミットにおける「アフリカ政策文書」(15年12月)、習国家主席の南米歴訪に合わせ発表された「ラテンアメリカ・カ

リブ政策文書」(16年11月)においても、それぞれの地域との「運命共同体」構築が提唱されている。
第1回「一带一路」国際協力ハイレベルフォーラム(17年5月)はこうした政策の総仕上げともいえる。その総括演説において習国家主席は、「(同フォーラム開催が)各国が『一带一路』建設を協力して推進し、手を携えて人類運命共同体を構築するという積極的なシグナルを発した」と主張している。

「人類運命共同体」に関する中国の国家指導者の発言を総合的に解釈すると、①自国の利益とともに他国の利益にも配慮すること、②各国の相互依存関係を重視すること、③持続可能な発展を重視すること、などの理念が含まれ、「協力とウィン・ウィン」がキーワードとなっている。ただし、これだけではあまりに抽象的である。「一带一路」構想は、これに具体的内容を与える役割を果たしている。

「一带一路」のダイナミズム

「一带一路」構想は、「走出去」戦略の発想を受け継ぎながらも、中国経済の現状に対応したものである。

そのダイナミズムは次の4点に表れている。第1は、インフラ建設である。同構想のスタート時点において中国は、アジア地域を中心とするインフラ建設需要を満たすアクターとして名乗りを上げた。そのための資金調達を図るべく、独自の国際金融機関としてアジアインフラ投資銀行(AIIB)を設立している。

第2は、FTA網の建設である。前記したように多国間でかつ投資保護協定を包含する自由貿易協定(FTA)締結の努力がなされている。締結済みのASEAN・中国自由貿易協定、締結交渉中の東アジア地域包括的経済連携(RCEP)、日中韓FTAがその代表例である。

第3は、企業レベルの協力である。中国は、FDIを受け入れることを通じて国際的サプライチェーンに参加してきたが、今や自らODIを行い、チェーンを世界に展開する主体となっている。そのプレゼンスは日々拡大している。

第4は、「中国標準」の浸透である。インフラ建設や企業レベルの協力を通じて、中国の技術標準が影響力を強めている。アフリカ諸国では、中国のレール規格の採用、都市交通・安全管理システムの導入が進んでおり、

中国の携帯電話が市場シェアを取っているアフリカ、東南アジア、南アジア諸国では、中国規格がデファクトな技術規格となりつつある。

「一带一路」への批判と見直し

このように大きな実績を上げてきた「一带一路」構想であるが、ここ数年は、国際社会からの批判が目立つようになってきている。批判は、①援助プロジェクトにおいて援助受け入れ国との調整が不十分で環境問題や社会問題を惹起していること、②援助プロジェクトの建設は中国企業が実施し、労働者の多くも中国から派遣されているために現地経済への貢献が少ないこと、といったプロジェクトレベルの問題から、③受入国の財政状況への配慮がなされておらず、受入国の債務超過(いわゆる「債務の罠」)を招いているといった外交レベルの問題にまで及んでおり、中国自身も批判に対応する努力を行っている。

こうした努力を示す国内会議としては、たとえば18年8月に「一带一路建設任務五周年座談会」が開催された。習国家主席はその総括演説で、①「一带一路」は「閉鎖的な中国クラブ」でなく開かれたプラットフォーム

フォームであること、②援助受入国の民生プロジェクトを重視すること、③中国企業が進出先国の法を順守し、環境保護や社会的責任を守ること、等を強調した。

国際会議としては同年9月に「中国アフリカ協力フォーラム」(FOCAC)が開催された。同フォーラムでは、対アフリカ協力原則として「八大行動」(産業促進、インフラの相互接続、貿易円滑化、グリーン発展、能力開発、健康・衛生、人的・文化的交流、平和・安全保障)が明示された。また、国際的に懸念

表明が多い資金援助の内容について、19~21年に提供する600億ドルは、①無償援助・無利息借入金・優遇借入金150億ドル、②貸付限度額設定200億ドル、③中国アフリカ開発性金融特別基金支援100億ドル、④アフリカからの輸入貿易融資特別基金支援50億ドル、⑤中国企業のODI100億ドル、から構成されることの説明が行われた。

米中摩擦の発生と激化

米中摩擦は、こうした見直しを加速化する役割を果たしたということがいえる。しかし、ペンス米副大統領

のハドソン研究所での演説(18年10月)において示されたような、米政府指導部の中国に対する強い警戒感によって、米中摩擦は、貿易不均衡是正といった経済的利益の争奪にとどまらず、両国の安全保障上の対立に及んでいるとの見方が広まってきた。同演説では、中国のハイテク戦略と並んで「一带一路」構想も批判され、同構想は中国の拡張主義外交の手段であるとされたからである。

さらに同年11月のAPEC関連会合においてペンス米副大統領は、「一带一路」構想に対抗して日本、インド、オーストラリアと連携して「自由で開かれたインド・太平洋構想」を推進することを強調し、従来は資金提供との連動性がなかった同戦略に対応して600億ドル(日本も加えると700億ドル)を提供する用意があると演説している。

ただし、米中の角逐は抜き差しならぬレベルに達したとはいいつつも、常に妥協点が探られている。実際に、19年12月に貿易摩擦交渉は「第1段階合意」に達し、それ以降の新たな追加関税措置は停止されることになった。

同合意では、中国側が取るべき措置として、①知的財産権保護、技

術の強制移転禁止、②21年末までに米国製物品やサービスの大量輸入を実施、③金融サービスの対外開放、為替レートの透明性向上、が明記され、さらに④合意項目の効果的かつ執行力ある実施のための紛争解決メカニズムの構築、が求められている。特に注目すべきは、②で輸入額の2000億ドル増（従来の1500億ドルから3500億ドルへ）という約束がなされたことである。その内訳も細かく指定されており、工業製品777億ドル、農産品320億ドル、エネルギー製品524億ドル、サービス379億ドルとなっている。

「第1段階」という言葉が示す通り、今後どのような合意の道筋が示されていくのかは不透明である。本稿執筆時点では、米国は「第1段階合意」実施を求め、追加関税措置こそ取っていないものの、特定の中国企業をリストアップして排除する措置を強化している。第三国企業に対しても当該中国企業との取引を中止することを求めており、米中摩擦の行方は予断を許さないものがある。

米中摩擦の東アジア域内 分業への影響

米中摩擦の長期化につれ、対米輸出に追加関税が課せられることになった中国企業がまず苦境に陥った。多数の中国企業が対米輸出の生産拠点の移転を計画、実行している。事情は、中国で最終製品を生産して対米輸出を行ってきた外資系企業も同様であり、結果として東アジア地域のサプライチェーン全体が大きな影響を受けている。筆者は19年8月にベトナムを現地調査したが、地場の工業団地開発業者でのヒヤリングにおいて、多数の中国企業が対米輸出を考慮して進出を決めている事実を確認することができた。

日本貿易振興機構（JETRO）が日本企業を対象に実施したアンケート調査（19年8～12月実施^注）によると、回答を寄せた企業のうち、米中摩擦を理由とした生産拠点の移転を実施した企業は108社（全回答企業の4・56%）、部品等の調達先変更を実施した企業は106社（同4・48%）であった。まだ数は多くないが、その60～70%弱を「中国からの移転、調達変更」が占めている

点は注目すべきであろう。なお、移転先、調達変更先の多くはベトナムやタイであった。米中摩擦が長期化すれば、こうした趨勢が強まっていくことが予想される。

新型コロナウイルス感染症 と中国

20年の年初から本格化した新型コロナウイルス感染症の流行は、米中摩擦を悪化させる方向に作用している。たとえば、米国は、中国の感染症に対する初期対応を批判しているが、特に中国が感染症流行の事実を隠蔽しようとしたこと、世界への通報が遅れたこと、への不満が強い。そして、中国のこうした対応の背景には、中国の共産党独裁体制があると

してその矛先は中国の体制批判にまわかっていく。11月に大統領選挙を控えていることから、そこには、トランプ政権にとって大失点となってしまう感染流行の責任を中国に転嫁しようとする意図も透けて見える。香港での「香港特別行政区国家安全維持法」施行に対する批判にも同様の思惑があると思われる。

中国もこうした事情は承知している。前記したような米国からの批判

には反論を加えつつ、「第1段階合意」内容の実施に努め、対米関係のこれ以上の悪化は避けつつ、大統領選挙の結果を待つスタンスを取っている。

問題なのは、感染症流行が生産拠点、調達先としての中国の脆弱さを暴露したことから、在中国外資系企業に改めて中国からの移転を検討する動きが出ていることであろう。中国政府もこのリスクを見て取っており、早くから産業チェーン・サプライチェーンの重要性を強調し、国内企業支援に加えて外資系企業の支援策を展開している。具体的には、税金や社会保険料の支払い猶予、商務部による個別支援などであるが、こうした支援策の効果もあつて、在中国外資系企業の回復は、他の諸国の場合よりも早いとの報道もある。

中国の対外経済戦略にとって、この1年は容易ならざる事態の連続であった。対米摩擦の激化や新型コロナウイルス感染症流行は、経済の論理を超えた挑戦であり、対外経済戦略の調整だけで対応できるものではない。中国政府当局は今後とも難しい舵取りを迫られることになろう。



注：「2019年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」（JETRO）

中国の「一帯一路建設」、「環境配慮」の産業クラスター網によるサプライチェーン形成

朽木昭文 放送大学 教養学部 客員教授

ポスト・コロナにおいて、中国は新型インフラ建設、自由貿易試験区、一帯一路共同建設の三位一体の政策により「産業クラスター」を形成する。グリーンとデジタルがキーワードとなる集積である。つまり、グリーン「エコシステム」の下でデジタルの「次世代情報産業」クラスターを形成するのである。中国の産業クラスターは、一帯一路共同建設により参加国と「連結」され、中国国内、欧州、アフリカ、南米をネットワークとする「サプライチェーン構築」を進める。

1. アジア産業集積の原型は自由貿易試験区

台湾において、1965年にアジアで初めて高雄輸出加工区が設立された。この成功はマレーシア、ペナン、ベトナム・タントウアンなどに引き継がれ、中国・深圳の経済特区が今日の発展の起点となったことはよく知られている。中国経済が、中所得国の罠と呼ばれるようになり、それを製造業から金融業に適用したのが2013年の「上海自由貿易試験区」である。ここで産業集積が形成されてきた。

集積とは、1つあるいは複数の産業例えば自動車産業に関わる企業群が地理的に集まって1つの産業構造を形成することである。集積においてイノベーションが活性化されている地域を「クラスター」と呼ぶ。中国が目指す開発戦略は「クラスター」形成である。

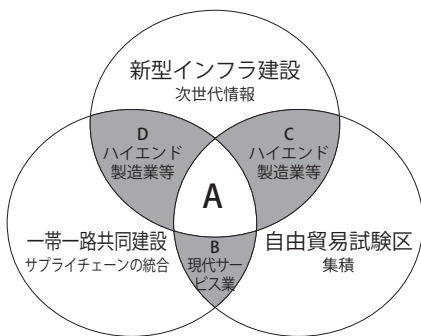
2. 新型インフラ建設・自由貿易試験区・一帯一路共同建設の三位一体の政策

論点を以下に示す。第1に、中国の産業政策は、04年を前後して大きく変化した。改革開放後に成長二辺倒で来た政策は、「科学的発展観」により政策の転換を迫られた。そして、10年に「発展パターンの転換」を明確化させた。こ

の時期に成長戦略を見出すことができず、「中所得国の罠」に陥った。中国は、16年の1人当たりGDPが8123ドルであり、中所得国からの脱出を目指した。

そして、3つの政策を融合させたのが「中国製造2025」、「自由貿易試験区」、「一帯一路建設」であり、これらにより農からの脱出の方向を見出したのである。中国の産業政策は、「中国製造2025」であり、「新型インフラ建設」へと移った。「一帯一路建設」は、一帯一路「共同」建設と呼ぶようになった。この3つの政策を図1に示す。これらが目指すのは「集積(クラスター)政策」である。ところで、産業集積論において、例えば地域・中国と地域・カザフスタンが経済でリンクすることは、地域統合を意味する。地域・中国は産業集積を進め、地域・カザフスタンと別々の産業集

図1 新型インフラ建設・自由貿易試験区・一帯一路共同建設の融合



(出所) 筆者作成

積で連結を強化し、地域統合を進めることができる。連結性とは、物的連結性、人的連結性、制度的連結性からなり、連結性の強化こそが、「一帯一路共同建設」である。

3. 新型コロナ発生による「一帯一路共同建設」の進展

中国の「一帯一路建設」は、新型コロナウィルス感染下で着々と進められている。それを表1に示す。20年4〜6月のわずか3カ月間に習近平平国家主席、李克強首相、王毅外務大臣が行った電話会議は、欧州、アジア、南米、アフリカと全世界規模であった。表1では、第1に、サプライチェーンは「欧州〜中国」を軸に構築されている。第2に、「一帯一路」は共同建設されている。全面的戦略パートナーシップが戦略的協力パートナーシップとともに多くの国で確認されている。地域統合としては「グリーン経済」と「デジタル経済」の2つの経済の産業集積(クラスター)が形成される。このように中国の外交は、単なるマスク外交ではなく、「一帯一路共同建設」を進めている。ここで、「共同」という言葉が加わっている点は、世界的な批判を意識していることがうかがわれる。

表 1 中国の「一帯一路」共同建設・サプライチェーン構築 (2020年4～6月分)

国	月日	中国側	対象国側	内容 1	内容 2
欧州					
アイルランド	3月31日	李克強	首相		
ベルギー	4月2日	習近平	国王		
スイス	4月8日	王毅	外相	中国スイス国交樹立70周年	
トルコ	4月8日	習近平	大統領		
ポーランド	4月16日	李克強	首相		
フランス	4月22日	王毅	外相		
トルコ	4月22日	王毅	外相		
チェコ	4月30日	習近平	大統領	戦略的協力パートナーシップ	
ポルトガル	5月7日	習近平	大統領	全面的戦略パートナーシップ	「一帯一路」共同建設
ハンガリー	5月15日	習近平	首相	全面的戦略パートナーシップ	「デジタル」経済、人工知能
フランス	5月27日	大統領外交顧問	大統領外交顧問	「後発途上国債務返済猶予イニシアチブ」を施行	
ドイツ	6月3日	習近平	首相		サプライチェーン構築
フランス	6月5日	習近平	大統領	中仏高いレベルの戦略協調	
欧州連合	6月9日	王毅	外交上級代表	第10回中国 EU ハイレベル戦略対話をビデオ会談	
ドイツ	6月11日	李克強	首相	ビデオ会談 2国間協力文書の「クラウド契約調印」式 「デジタル」経済の健全な発展	サプライチェーン構築 「一帯一路」建設のための「意見」
欧州連合	6月22日	李克強	欧州理事会議長 欧州委委員長	全面的戦略パートナーシップ	サプライチェーン構築
欧州連合	6月22日	習近平	欧州理事会議長 欧州委委員長	EUの「グリーン」と「デジタル」の分野協力 アフリカでの三者協力を強化 EUと中国は世界の二大経済体 「グリーン」低炭素、「デジタル」経済	
ロシア	4月16日	習近平	大統領		
ロシア	5月8日	習近平	大統領		BRICS 5カ国や上海協力機構
中央アジア					
ウズベキスタン	5月7日	習近平	大統領		「一帯一路」共同建設
キルギス	5月27日	王毅	外相		「一帯一路」の重大事業
ベラルーシ	6月11日	習近平	大統領		「一帯一路」共同建設
タジキスタン	6月16日	習近平	大統領	全面的戦略パートナーシップ	「一帯一路」共同建設
アジア					
インドネシア	4月2日	習近平	大統領	全面的戦略パートナーシップ	
ベトナム	4月2日	李克強	首相		ASEANと中国の関係発展
ラオス	4月3日	習近平	国家主席	中国ラオス人類運命共同体構築共同行動	
パキスタン	4月16日	王毅	外相	全面的戦略協力パートナーシップ	
日本	4月22日	王毅	外相		ASEAN・中日韓首脳特別会議
スリランカ	5月13日	習近平	大統領		「一帯一路」共同建設
韓国	5月13日	習近平	大統領		サプライチェーン構築
ネパール	4月27日	習近平	大統領	全面的戦略パートナーシップ	「一帯一路」共同建設
ミャンマー	5月20日	習近平	大統領	全面的戦略協力パートナーシップ	
バングラデシュ	5月20日	習近平	首相	戦略的協力パートナーシップ	サプライチェーン構築 「一帯一路」共同建設
カンボジア	6月16日	王毅	副首相	ファストレーンと貨物の「グリーン」通路の設置	(ビデオ方式)
イラン	4月16日	王毅	外相	全面的戦略パートナーシップ	
イラン	4月27日	習近平	大統領	全面的戦略パートナーシップ	
南米					
メキシコ	4月10日	習近平	大統領	人類運命共同体の構築	
ペネズエラ	4月10日	習近平	大統領		
アルゼンチン	4月10日	習近平	大統領	両国民の友好互恵関係	
メキシコ	4月16日	王毅	外相	戦略的協力パートナーシップ	
ペルー	4月30日	習近平	大統領	全面的戦略パートナーシップ	
カリブ国交9カ国	5月12日	外務次官	外務次官級	新型コロナウイルス対策次官級会議	
コスタリカ	6月5日	習近平	大統領	戦略的協力パートナーシップ	「一帯一路」共同建設
エクアドル	6月16日	習近平	大統領	全面的戦略パートナーシップ	
アフリカ					
アルジェリア	3月31日	李克強	首相	全面的戦略パートナーシップ	
ナミビア	4月3日	習近平	大統領	全面的戦略パートナーシップ	アフリカ連合 (AU)
南アフリカ	4月8日	習近平	大統領		BRICS 5カ国や G20
スーダン	4月16日	李克強	首相		
南アフリカ	5月15日	習近平	大統領		アフリカ連合 (AU)
エジプト	6月5日	王毅	外相	運命共同体構築	

(出所) 日刊中国通信より筆者作成

また、これまでのように外資を積極的に「自由貿易試験区」で利用しようとしている。そこにより大きな改革開放の自主権を付与する。特に「海南自由貿易港」の建設は、中・西部地区で自由貿易試験区、総合保税税区を増設し、サービス業の開放拡大を目指している。中国共産党中央委員会と國務院は

進する点である。
また、これまでのように外資を積極的に「自由貿易試験区」で利用しようとしている。そこにより大きな改革開放の自主権を付与する。特に「海南自由貿易港」の建設は、中・西部地区で自由貿易試験区、総合保税税区を増設し、サービス業の開放拡大を目指している。中国共産党中央委員会と國務院は

中国は、国家の重要な3大地域戦略として、北京と天津を含む京津冀協同発展、広東・香港・マカオ大湾区の建設、長江デルタ地域が点としてあり、その点から面へまず中国国内の一体化発展を目指している。

4. 「政府活動報告」における地域戦略としての産業集積政策
新型コロナウイルス感染の発生による政策の変更を、20年5月の全国人民代表大会「政府活動報告」を中心とみていくこととする。

表2 新型インフラ建設の内容

次世代情報技術の進化を基に生まれるインフラ	
1. 情報インフラ	(1) 新しい技術インフラ
	① 5G ⑤産業用モノのインターネット (IIoT)
	②モノのインターネット (IIoT) ⑥衛星インターネットに代表される通信網インフラ
	③人工知能 (AI) ⑦ブロックチェーン
2. 統合 (ユニファイド) インフラ	(2) コンピューティング・インフラ
	①データセンター ②インテリジェント・コンピューティングセンター
3. 革新 (イノベーション) インフラ	インターネット、ビッグデータ、AIなどの技術を活用し、従来型インフラのモデルチェンジ、グレードアップ
	①高度道路交通システム (ITS) ②スマートエネルギーインフラ
	③産業技術革新インフラ
公益性的な科学研究、技術開発、製品開発をサポート	
①科学技術インフラ ②科学教育インフラ	

(出所) 国家発展改革委員会定例記者会見 (20年4月20日) 革新・ハイテク発展司〈局〉の伍浩司長の発言を基に筆者作成

次に、「グリーン経済」に関して、国内の需要に着目し、中国市場の巨大な潜在能力を掘り起こし、新型インフラの応用場を开拓している。産業の高度化とスマート製造の発展に照準を定め、各当事者が力を合わせて産業のインターネットを整備するよう誘導する。大衆デジタル消費の新たな需要に合わせて、テレワーク、遠隔教育、遠隔医療、車のインターネット、スマート都市などへの応用を促進していく。

20年6月1日「海南自由貿易港建設総合プラン」を発表した。海南自由貿易港の11の重点産業パークが同年6月3日に開業し、産業ジャンルは観光業、近代的サービス業、ハイテク産業の3大分野をカバーし、海南省は同月13日に自由貿易港の建設に関する35件の重点プロジェクトの契約に署名した。

5.2 大重点のキーワードは「デジタル経済」と「グリーン経済」の構築

「中国製造2025」は、「新型インフラ建設」に転換され、次世代情報に関連するインフラに集約された。「新型インフラ建設」は、デジタル技術の発展と緊密にながっており、これは情報化・インテリジェント化・デジタル化を進展させる。これを表2に示す。インターネット、ビッグデータ、クラウドコンピューティング、AI、ブロックチェーン、モノのインターネット (IoT) などに代表される新世代のデジタルテクノロジーである。国家発展改革委員会の高景・副秘書長によれば、中国は次の段階で「デジタル経済」革新発展試験区の建設を加速させることであり、つまり、それはデジタル経済集積 (クラスター) の形成である。

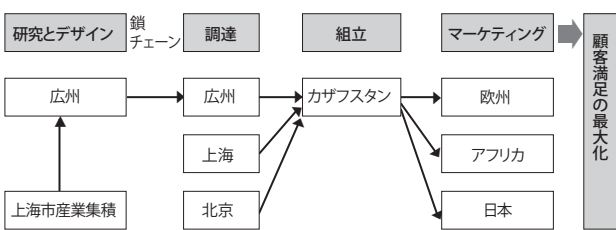
6. 「二帯一路共同建設」によるグローバル・バリューチェーンの形成

新型コロナウイルスが感染拡大した後大きな変化は、第1に「次世代情報技術」に焦点があること、第2にクラスター形成に「環境配慮」を強調した点である。これによりグローバル・バリューチェーンの形成を計っていくことになる。ここに、中国の三位一体の成長戦略がSDGsの下で新興産業クラスターを

藩教峰、万勁波 (2020) は、「ストックとフローおよび従来型と新型のインフラの発展を統合的に考慮し、集約的効率が高く、スマートかつグリーン (エコ) で、安全かつ信頼できる近代的なインフラ体系を築く」べきだ、と説いている。

20年5月の全国人民代表大会「政府活動報告」によれば、生態環境対策の効果を高める。つまり、汚染対策として大気汚染対策や汚水・ごみ処理の関連施設の整備を行い、省エネ・環境保護産業を成長させ、野生動物の違法捕獲・殺傷・取引行為を処罰し、重要生態系の保護・復元に向けた重要プロジェクトを実施し、「生態文明建設」を促進する。また、エネルギー安全を保障するため、クリーンで効率的な石炭利用を押し進め、「再生可能エネルギー」を発展させてゆく。

図2 一帯一路・グリーン・デジタル・バリューチェーンと産業集積



上海自由貿易試験区 新型インフラ建設の次世代情報通信技術 スマート・シティの形成

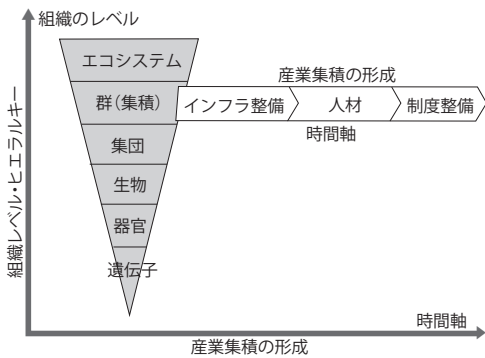
(出所) 筆者作成

構築し、グローバル・バリューチェーンが形成される。

表1にある「サプライチェーンの構築」とは、商売が消費者に届くまでの原料調達から製造、物流、販売といった一連の流れを、大きな供給 (supply、サプライ) の鎖 (chain、チェーン) として捉え、生産サイドから見た流通の効率を重視した考えである。習政権は、このサプライサイドを重視している。こうした一連の流れの中で繰り返される、受発注や出荷といった取引のサイクルがチェーン (鎖) に見立てられるため、サプライチェーン (鎖) と呼ばれており、企業は、一連の流れの総コストの最小化を図る。

一方で、バリューチェーンとは、図2

図3 階層モデル：エコシステム下での産業集積



(出所) Odum and Barrett (2005) を基に筆者作成

の矢印に示すように「顧客満足の最大化」から出発する。それは、商品や製品が消費者の手元に届き、それぞれが消費者に価値を生む、①研究 ②調達 ③組み立て、④マーケティングの流れのことである。また、サプライサイドの生産者側ではなく、需要側から見た鎖として捉え、消費者の顧客満足を重視した考えのこともある。企業は、流通コストの最小化ではなく、得られる価値の最大化を図る。

この両者は一致する場合もあるが大きく異なる場合がある。日本企業が、高品質の商品を最適コストで消費者に提供し、それを消費者が必要としなかったという過去の失敗例があった。

バリューチェーンの二連の流れの起点が「産業集積」である。グローバル・バリュー

しかし、産業集積は、エコシステムの下位にあり、生態系を守りつつ形成されなければならない。山川海空その「水の循環」が保たれるように産業集積は持続されなければならない。急速な経済発展のもとでこの循環が崩れるような開発が進み、エコシステムが崩壊しつつある。生態系の崩壊に、新型コロナウィルスが誕生する余地ができたという考え方が生物学者などにある(例として山極寿一、NHKBS1スペシャル、20年5月23日)。産業集積は、エコシステムの

チェーンの形成の起点となる政策は、「産業集積」を構築し、図2のように顧客満足の最大化のチェーンを構築することである。

7. エコシステムの下でのクラスターの形成

産業集積は、「エコシステム(生態系)」の下で形成され、持続可能でなければならぬ。このことを生態学が示している。生態学の教科書が、生態系の一つとして「階層性ヒエラルキー」を説明している(Odum and Barrett (2005) など)。図3に示すように、階層構造ヒエラルキーは、低いレベルから高いレベルへ「遺伝子、器官、ヒト(生物)、ヒト集団(群(集積))」の階層からなる。そして、「群」の段階で産業集積が形成されていく。

第1に、中国で形成された産業集積は、「二帯一路建設」により参加国へシフトする。そのシフトの条件は、連結性の強化である。特に、物的連結性の第一歩は、インフラ建設である。中国国内では情報関連「新型インフラ建設」が新型コロナウィルス肺炎発生後に強調された。日本は、①「生態系配慮の物的インフラ」にチャンスがあると言える。

第2に、中国の産業政策は、「次世代情報技術」の発展により、戦略産業として(IoT, AI, 5Gなど)ハイテク

下でしか持続性はない。

8. 残された日本企業のビジネスチャンス

産業クラスターは、「3密」の悪であり、今後は構築されないということではない。「デジタル経済・グリーン経済」の産業集積が形成され、グローバル・バリューチェーンとしての「二帯一路共同建設」は着々と進行している。

しかしながら、産業集積の形成が、新型コロナウィルス発生後に見直されている。つまり、世界経済は、長期的に持続的な開発目標(SDGs)の下で環境配慮した産業集積の構築を目指している。最後に、日本企業が利益を享受できる可能性がある中国と補完関係のある3つの点を示す。

注1…SDGsとは貧困や飢餓、エネルギー、気候変動、平和的社会など、持続可能な開発のための諸目標である(国際連合広報センター)。

《参考文献》

● 藩教峰・万勤波(20年4月20日)、「論説・新型インフラ建設で世代間の飛躍をどう実現するか」、『眺望』第16号

● Odum, E. P. and G. W. Garrett (2005) Fundamentals of Ecology (Fifth Edition), Thomson Brooks/Cole.

製造などがある。日本は、②「イノベーション」に不可欠なモノづくり(素材、部品、IoTなど)に特長を有している。

第3に、中国が構築するサプライチェーンではなく、日本は、相手国の顧客満足最大化の、③「環境配慮型のグローバル・バリューチェーン」の形成にチャンスがあると言える。

つまり、①「生態系配慮の物的なインフラ」建設 ②「イノベーション」に不可欠なモノづくり、そして、こうした状況下で中国のサプライチェーン構築ではなく、③「生態系配慮のグローバル・バリューチェーン」構築である。

ここに、新型コロナウィルス発生後の日本企業にビジネスのチャンスが生まれていると言えるであろう。

中国の「一帯一路」構想における 対外金融協力の枠組み

関根栄一 野村資本市場研究所 北京代表処 首席代表

中国の「一帯一路」構想の下における対外金融協力の枠組みは、2015年3月ビジョンの中で、従来の取り組みを同構想向けに位置付けなおしたのものや、新たに創設した資金協力手段から構成される。二国間では現地通貨建て決済や債券市場の協力、多国間ではアジアインフラ投資銀行(AIIB)の創設が含まれる。15年9月以降は、「一帯一路」の英文呼称が変更され、債務への配慮や、制度・市場・人材作りにも焦点が当てられている。AIIBによる新型コロナ禍対応金融支援も注目される。

二つのシルクロード開発が出发点

習近平指導部によって、2013年に中国を起点とする陸上と海上の二つのシルクロード開発計画としての「一帯一路」構想が提唱されたから、間もなく7年が経とうとしている。

二つのシルクロードのうち、前者の陸上については、13年9月7日の習近平国家主席のカザフスタン訪問時の「シルクロード経済ベルト」建設構想として提唱されている。また、後者の海上については、同年10月3日の習主席のインドネシア訪問時の「21世紀海上シルクロード」構想として提唱され、同時に、「アジアインフラ投資銀行」(Asian Infrastructure Investment Bank、略称 AIIB)の設立構想も公表された。

その後、二つのシルクロード開発計画は、13年11月に開催された中国共産党第18期中央委員会第3回全体会議(第18期3中全会)で採択された改革プランの中に盛り込まれ、6番目の「開放型経済新体制の構築」の中で、「開発性金融機関を設立し、周辺国・地域のインフラとの相互接続・相互交通建設を加速し、シルクロード経済ベルト(帯)および海上シルクロード(路)の建設を推進し、全方位開放の新局面を形成する」とされた。続いて、14年11月の北京での APEC

首脳会議を前に、中国共産党は中央財經領導小組第8回会議を開催し、「一帯一路」構想を推進するため、多国間では AIIB の設立を推進するとともに、二国間では「シルクロード基金」を新たに創設することを決定した。「一帯一路」構想は、中国の対外金融協力と不可欠の関係で始まっている。

2015年公表のビジョンにおける「一帯一路」構想の原則

「一帯一路」構想について、中国政府として体系的な説明を行ったのが、15年3月28日に、国家発展改革委員会・外交部・商務部の3省庁が共同で公表した「シルクロード経済ベルトおよび海上シルクロードの共同建設推進に関するビジョンとアクション」(以下、2015年ビジョン)においてである。

2015年ビジョンは、「一帯一路」の地理的範囲について、陸上は、①中国から中央アジア、ロシアを経て欧州(バルト海)に至るルート、②中国から中央アジア、西アジアを経て、ペルシヤ湾、地中海に至るルート、③中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至るルート、と定義している。また、海上は、①中国の沿岸港から南シナ海を経てインド洋、欧州に至るルート、②中国の沿岸港から南シナ海を経て南大洋州に至るルート、と定義している。同時に、開放と協力を維持

するという原則の下、古代のシルクロードの範囲に限らず、各国および各国国際機関・地域機関が全て参加でき、共同建設の成果・恩恵は、さらに広い地域におよび得るとしている。他に、「一帯一路」構想の共同建設の原則として、調和と包容、市場メカニズムに基づく運営、互利・Win・Win を掲げている。こうした原則から、対外金融協力の枠組みを見ていく必要がある(表1)。

「一帯一路」構想下の対外金融協力の枠組み(二国間)

2015年ビジョンにおける対外金融協力の枠組みは、「資金融通」と呼ばれる基本的な考え方は、アジア通貨の安定したシステム、投融资システム、信用システムの整備を推進することにある。対外金融協力の内容は、これまでの中国政府の取り組みを「一帯一路」構想向けに位置付けなおしたものや、新たに創設した資金協力手段から構成され、同時に、二国間(バイ)の枠組みと多国間(マルチ)の枠組みとに分類することができる。

前者の二国間の枠組みの一番目が、現地通貨建てのスワップ協定や決済の範囲・規模の拡大である。中国政府は、08年9月に発生したグローバル金融危機を機に、同年12月から金融安全網としての中央銀行間の人民元建て通貨スワップを周辺国・地域と締結し始め、翌09年7月

表1 「一帯一路」構想における中国の対外金融協力の枠組み

	設立時期	名称	機能	種類
「一帯一路」 構想前	1994年	国家開発銀行	国家重点プロジェクトへの融資等	バイ
		中国輸出入銀行	輸出金融等	バイ
	2001年	中国輸出信用保険公司	貿易保険等	バイ
	2003年	アジア債券市場育成イニシアティブ (ABMI)	現地通貨建て債券市場育成支援 (中国国内では「パンダ債」発行)	マルチ
	2005年	上海協力機構銀行連合体	銀行分野の協力メカニズム	バイ
	2007年	中国投資有限責任公司 (CIC)	政府系ファンド	バイ
	2008年	人民元建て通貨スワップ協定	金融安全網等	バイ
	2009年	人民元建て貿易決済	為替リスク軽減、人民元国際化	バイ
「一帯一路」 構想後	2010年	中国・ASEAN 銀行連合体	銀行分野の協力メカニズム	マルチ
	2014年	シルクロード基金	二国間協力のための基金	バイ
	2015年	アジアインフラ投資銀行 (AIIB)	中国主導の国際開発金融機関	マルチ
	2016年	新開発銀行 (NDB)	BRICS 5カ国設立の国際開発金融機関	マルチ
	2017年	アジア金融協力協会 (AFCA)	アジア金融機関のプラットフォーム	マルチ
		「一帯一路」銀行間協力メカニズム	中国工商銀行が事務局	マルチ
		中国・中東欧銀行連合体	銀行分野の協力メカニズム	マルチ
	2018年	IMF 中国能力建設センター	キャパシティビルディング	マルチ
中国・アラブ諸国銀行連合体		銀行分野の協力メカニズム	マルチ	
中国・アフリカ銀行連合体		銀行分野の協力メカニズム	マルチ	
新型コロナ禍対応	2020年	COVID-19 Crisis Recovery Facility	AIIB による融資支援枠 (100億ドル)	マルチ

(出所) 各種資料より野村資本市場研究所作成

金融公社 (IFC)、世

からは商業銀行に人民元建ての貿易決済を解禁した。中国の金融当局は、米ドル中心の国際通貨体制をグローバル金融危機発生の一因として認識し、多様な通貨から構成される国際金融市場を構築するために、(米ドルを媒介通貨として介さない) 現地通貨建ての金融取引を既に進めてきていた。15年は、秋口に国際通

貨基金 (IMF) が設定する特別引出権 (SDR) への人民元の採用の可否が決定される年でもあり、人民元の自由交換性を高める必要もあった^{注)}。
枠組みの二番目が、アジア債券市場の開放と発展の推進である。アジア地域では、1997年7月に発生したアジア通貨危機の教訓を踏まえ、03年に

ASEAN (東南アジア諸国連合) + 3 (日本、中国、韓国) によってアジア債券市場育成イニシアティブ (ABMI) が合意され、各国が現地通貨建て債券市場の育成に取り組んできている。
ABMIを「一帯一路」構想の観点から見ると、第一に、中国政府は周辺の政府や信用力の高い企業・金融機関が、中国国内で人民元建て債券を発行するのを支援するとしている。いわゆる非居住者人民元建て債券としての「パンダ債」の発行支援である。中国では、ABMIの枠組みの下で、05年10月に国際

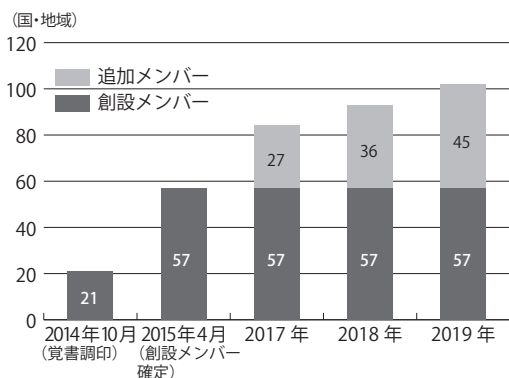
界銀行グループの一つ) とアジア開発銀行 (ADB) のパンダ債が初めて発行され、その後、民間の海外企業や金融機関にもパンダ債の発行体が広がってきている。第二に、条件を満たした中国国内の金融機関・企業が、海外で人民元建てや外貨建て債券を発行することが可能で、周辺国で調達した資金を使用することを奨励するとしている。中国本土以外での人民元建て債券の第一号は、07年6月に国家開発銀行が香港で発行している。中国発行体の海外での起債は、人民元建てであれ、外貨建てであれ、中国居住者から見て対外債務扱いとなるため、国家発展改革委員会による起債認可が必要であるものの、一帯一路周辺国での資金調達・使用のため規制を緩和するものである。国境をまたいだ双方向での起債支援にも、人民元のSDR構成通貨入りを支援する狙いがあったものと思われる。

「二帯一路」構想下の対外金融協力の枠組み(多国間)
多国間の枠組みの二番目が、AIIBの設立推進、BRICS 開発銀行の設立準備、上海協力機構融資機関についての関係国による協議の進展である。これらのうち、AIIBについては、中国財政部が主導し、2015年ビジョンが公表された3月末に創設メンバーの申請期限が設定され、

4月15日に同メンバー57カ国が確定し、12月25日に設立協定が発効して、北京市を本部に発足している(資本金1000億ドル、初代総裁は中国籍)。創設メンバーには、G7の中で英国が最初に参加を表明し、ドイツ、フランス、イタリアも参加することとなったが、前述の「二帯一路」構想の地理的範囲より、中国政府によるG7の欧州諸国への参加働きかけがあったものと考えられる。AIIBには、19年末時点で102メンバーが加盟している(図1)^{注)}。

次に、BRICS 開発銀行のBRICSとは、ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカの英文頭文字を指すものであるが、BRICS 首脳会議の中で設立構想が進められ、14年7月に新開発銀行 (New Development Bank、略称 NDB、本部は上海市) という名称で設立が合意された(資本金1000億ドル、初代総裁はインド籍)。他に、上海協力機構 (Shanghai Cooperation Organisation、略称 SCO) 融資機関とは、SCO 加盟国による国際開発金融機関の設立構想を指しているものであるが、2015年ビジョンの公表当時より現在に至るまで、特に協議の進展は見られていない。なお、中国人民銀行が主導するシルクロード基金は14年12

図1 AIIB への加盟メンバーの推移



(出所) 中国財政部、AIIB より野村資本市場研究所作成

月に設立されており(400億ドル)、2015年ビジョンでも立ち上げと運営の加速化が盛り込まれている。

二番目が、中国・ASEAN銀行連合体、上海協力機構銀行連合体による実務協力を進め、シンジケートローンや銀行与信枠の設定等の方法で、マルチでの金融協力を展開するとしている。前者の中国・ASEAN銀行連合体とは、10年10月の第13回中国・ASEAN首脳会議において発足した中国とASEAN間の銀行分野の協力メカニズムである。後者の上海協力機構銀行連合体とは、05年11月のSCO第4回首脳会議で発足した中国とSCO間の同様の協力メカニズムである。いずれの連合体にも中国からは国家開発銀行が参加し、当時の同

行トップ陳元氏が理事長を務めている。「アジア金融協力協会」の新規設立

2015年ビジョンの公表と同じ月に開催されたボアオ・アジアフォーラム年次総会の開幕式の席上(3月28日)、習主席は、基調演説の中で、アジア地域の金融機関の交流協力のプラットフォームの設立を呼び掛けた。その後、中国銀行業協会が事務局となる形で、17年5月11日、アジア金融協力協会(Asian Financial Cooperation Association, 略称AFCA)の設立総会が北京市で開催され、正式に発足した。設立総会に参加した金融機関は103社で、そのうちアジアから85社を占めた。日本の金融機関からも、現地法人名義で3社が参加している。

17年5月14~15日には、北京市で第1回「二帯一路」国際協力ハイレベルフォーラムが開催され、習主席は、開幕式での基調演説の中で、①シルクロード基金への1000億元の追加出資 ②向こう3年間の「二帯一路」構想に参加する発展途上国・国際機関への600億元の資金援助、③「二帯一路」沿線の発展途上国への20億元の緊急食糧援助、④持続可能な発展を目的とした途上国間の「南南協力援助基金」への10億ドルの増資、を表明している。

「二帯一路」は地理的概念が、それとも機能的概念か

「二帯一路」構想の下でのインフラ整備には、周辺国自体のみならず、中国と周辺国をつなぐ中国国内のインフラ整備をも伴うものである。中国国内の開発案件は、国家发展改革委員会の「西部開発司」が担当しているが、2015年ビジョンが公表された9月21日、外交部、商務部とともに、「二帯一路」の英文名称の変更を通知している。

第一に、「シルクロード経済ベルトおよび21世紀海上シルクロード」の英文呼称を「The Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road」とする。第二に、「二帯一路」の英文呼称を「The Belt and Road」、略称を「B & R」とする。第三に、提唱を意味する「Initiative」を「the Belt and Road」の後ろに「文字つけること」は容認するが、「strategy」「project」「program」「agenda」を使用してはならないとした。中国政府による英文呼称の指導の背景には、これまでの「One Belt and One Road (略称OBOR)」という名前から、中国が周辺国を囲い込んで、独自の経済圏を作りあげるといった海外からの印象や批判を避ける狙いがあったものと思われる。

レベルフォーラムは、19年4月25~27日に開催された。開催直前の4月22日に「二帯一路」建設工作領導小組辦公室が公表した「二帯一路」共同建設・進展、貢献および展望(以下、2019年展望)では、「二帯一路」は共同で相談し、共同で建設し、共同で享受する原則に則って進めるもので、地政学的な政治連盟や軍事同盟ではないこと、一つの経済圏や中国俱樂部を形成するものでないことを強調している。「二帯一路」構想は、習近平指導部による経済面での地球儀外交と同義になったと解釈できるのかもしれない。

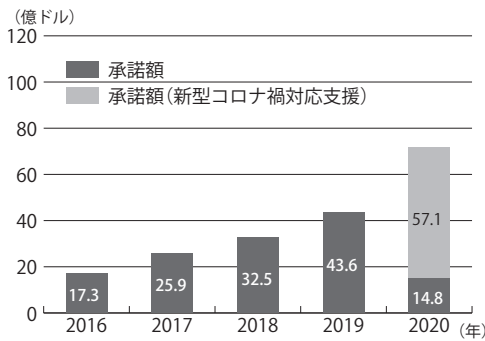
2019年展望の下における対外金融協力の新たな枠組みと成果

2019年展望では、対外金融協力の新たな枠組みと成果に触れている。

一 番目が、新型国際投資モデルの構築である。中国には07年に設立された中国投資有限責任公司(CIC)という政府系ファンド(SWF)があり、インフラ整備の資金需要を補充する上で、各国のSWFの役割を強調している。新設のシルクロード基金は、欧州投資基金とともに「中欧共同投資基金」を設立し、18年7月から運営を始めている。

二 番目が、多国間の金融協力支援である。中国政府と関係国の財政部門は17年5月に融資の健全性を高めるために「二帯一路」融資指導原則」を定めている。

図2 AIIBの投融资承認額の推移



(出所) AIIBより野村資本市場研究所作成

新型コロナウイルス感染症拡大の影響

20年に入り流行が拡大した新型コロナウイルス

2015年ビジョンの公表時と比べ、2019年展望では、「二帯一路」構想に伴う周辺国の債務問題が国際的にクローズアップされる中で、直接的な資金協力もさることながら、債務の持続可能性への配慮や、制度・市場・人材作りにおける焦点を当てた枠組みを強調しているように見える。第2回「二帯一路」国際協力ハイレベルフォーラム開催直後の5月10日、AFCは、内部に「二帯一路」金融協力委員会を設立し、情報共有や融資協力を進めようとしている。

また、中国政府は、国際開発金融機関との協調融資を進めるとともに、同年11月には中国・中東欧銀行連合団体、18年7月には中国・アラブ諸国銀行連合団体、同年9月には中国・アフリカ銀行連合団体を設立している。

三番目が、金融機関の協力水準のレベルアップである。貿易保険を手掛ける中国輸出信用保険会社の付保実績や、四大国有商業銀行と周辺国銀行との業務代理契約の締結などを取り上げている。

四番目が、金融市場システムの構築である。前述のパンダ債の発行に加え(18年末時点の発行残高2000億元)、中国輸出入銀行による海外投資家向けのグリーンボンド発行(20億元)や、新開発銀行による初のグリーンボンド発行(30億元)を取り上げている。他に、ド

イツやカザフスタンとの取引所間協力も紹介されている。

五番目が、金融分野の相互接続の強化である。中資系金融機関の周辺国での現地法人・支店・駐在員事務所の設立に加え、周辺国との人民元建て通貨スワップ協定締結、人民元クリアリング協定締結や人民元国際決済システム(CIPS)接続の実績を取り上げている。他に、中国人民銀行とIMFが共同で「二帯一路」沿線国を対象にキャパシティビルディングのために設立した「IMF中国能力建設センター」(18年4月設立)や、新たなシンクタンクとしての「二帯一路」財経発展研究センター(17年6月設立)も取り上げている。

20年に入り流行が拡大した新型コロナウイルス感染症により、世界的な景気後退が予想されている。IMFは、20年6月24日に発表した最新の世界経済見通しで、同年の世界全体の成長率をマイナス4.9%(前回4月時点はマイナス3.0%)に引き下げた。内訳を見ると、同年は先進国がマイナス8.0%、新興国・途上国がマイナス3.0%になるのに対し、中国は1.0%増と、主要国の中でプラス成長を実現すると予測している。

一方、中国自身も、国内の金融資源を中小・零細企業支援などに優先的に配分せざるを得ない状況にある。20年3月2日に発表された「二帯一路」銀行間協力メカニズム^{注1)}の声明では、中国の新型コロナウイルス対策への支援と協力を呼び掛けている。多国間での協力で、AIIBは、20年に入り、従来のインフラ整備案件のほか、ホスト国である中国政府向けの公衆衛生インフラに対する支援案件を承諾するとともに、新たに「COVID-19 Crisis Recovery Facility(略称CRF)」と命名した官民の融資枠として20年4月3日に50億ドルを設定し、同月17日には100億ドルまで増額した。世界銀行やADBと協調融資を行う形で、21年10月まで1年半かけて新型コロナウイルス禍に見舞われている加盟メンバーへの支援を行う。AIIBのCRFを含む新型コロナウイルス禍対応支援の融資承認額

は、20年7月21日時点で57億1200万ドルとなっており、19年の投融资承認額43億6200万ドルを既に上回っている(図2)。二国間では、中国政府は、20年6月7日の記者会見で、贈与を含む20億ドルの援助を関係国に供与するとともに、77の途上国・地域が負う債務返済を一時的に猶予したと説明している。今後、ウイズコロナやアフターコロナにおいて、中国がどのような「二帯一路」構想向け対外金融協力を進めていくのかが注視される。

注1…IMFは、ある通貨が、SDR構成通貨に採用されるためには、①過去5年間の財とサービスの輸出額が多い加盟国によって発行されていること、②「自由利用可能通貨(Freely Usable Currencies)」の要件を条件としていた。10年のSDR構成通貨の見直しの際には、人民元は、上記の①前者の基準は満たしていたものの、②自由利用可能通貨の基準は満たしていません。IMFから判断されていた。

注2…ADBの場合、20年3月5日時点で68の国・地域(うち49がアジア・太平洋)が参加している。

注3…17年の第1回「二帯一路」国際協力ハイレベルフォーラム時に中国工商银行主導で51カ国の金融機関94社とともに設立された協力メカニズム。

「一帯一路」戦略に潜む債務持続性の問題をどう見るべきか

唱新 福井県立大学 経済学部 経済学科 教授

中国の一帯一路構想は参加国との貿易と投資を拡大させた一方、投資相手国の債務問題がたびたび懸念されている。こうした中で、米国発の「債務の罫」、「債務外交」などで、中国の「一帯一路」を批判・否定する論調も高まっている。

実際には、一帯一路構想で実施した建設プロジェクト自身は相手国に債務問題を直接的に引き起こすわけではないが、一部の途上国では大規模なインフラ投資により、債務の持続性も無視できる状況にない。2019年6月に世界銀行は一帯一路構想に関する報告書を発表し、中国の一帯一路構想の成果を客観的に評価した上で、それによる債務の脆弱性と財政リスクの問題を指摘し、債権管理とリスクの回避に関する提言も行った。中国側もその提案を真摯に受け止め、債務持続性に対し、真剣に対応し始めている。本稿では一帯一路構想の進展状況、債務問題の実質と中国の債務持続性への対応を考察したい。

洋山深水港と上海市を結ぶ東海大橋（筆者撮影）

かつて、キンドルバーガーは「国際収支発展段階説」で一国の経済発展に伴う貯蓄と投資のバランスを、人のライフ・サイクルのように一定の条件のもとで規則的なパターンで変化させるものとしてとらえ、対外的な資金の流れとして、①未成熟債務国（未成年期）、②成熟債務国（青年期）、③債務返済国（壮年期）、④未成熟債権国（中年期）、⑤成熟債務国（中年後期）、⑥債務崩壊国などを

1. インフラ整備における開発途上国のジレンマ

要旨

1. 一部の低所得途上国ではインフラ整備の推進とそれによる国際債務の増大というジレンマを抱えている。
2. 中国の一帯一路構想はこれらの国のインフラ整備のための資金提供に重要な役割を果たしているが、債務持続性の確保は無視できない。
3. 中国は国際金融機関および各国との連携を通じて、インフラ整備の推進と債務持続性の両立を目指している。

6つの発展段階を想定している。未成熟債務国の段階にある低開発途上国では生産力が低く、総需要は総供給を上回っているため、恒常的な経常収支赤字により、国際債務が累積されていく。しかし、国内のインフラ整備や企業の設備投資の進展に伴って、国内需要以上に国内生産力は増強され、貿易収支は黒字の継続的増加およびそれによる経常収支構造の改善に伴って、その国は順次、成熟債務国、債務返済国、未成熟債権国、成熟債権国へと変化する。そのため、短期的には生産、雇用、消費の創出により、経済活動の拡大をもたらすが、中長期的には生産・生活環境の改善、外国投資の進出による工業製品の拡大に寄与し、未成熟債務国から順次、成熟債務国、債務返済国、未成熟債権国、成熟債権国へと変化するようになる。アジアでは日本をはじめ、アジアNIEs、ASEAN、中国などの国と地域の経済発展はまさにこのようプロセスで進展してきた。

中国の「一带一路」構想はこの面での寄与が大きい。それは単に港湾、道路、鉄道などのインフラ整備だけでなく、工業団地の開設と観光施設の開発を総合的に行っているため、中長期的にはこれらの国の工業製品の輸出拡大や観光収入の増加により、経常収支の改善につながり、工業化の進展に寄与するであろう。

しかし、全ての開発途上国がこのようなプロセスで進展するわけではない。世界銀行の統計によると、「一带一路」沿線国と地域の一人当たりGDPは世界水準の42%であり、その内、27の中等所得国と低所得国ではその一人当たりGDPは世界平均水準の18・3%に過ぎない貧困国である^{注1}。これらの国々では資本蓄積の不足と工業製品の生産能力の低さにより、インフラ整備に必要な資金だけでなく、建設資材や中間財も輸入に依存せざるを得ないので、大規模なインフラ投資により、貿易収支の赤字が増え、国際債務がさらに累積されることになる。

このことはまさに世界銀行の19年の報告書で指摘されているように、「これらの開発途上国の中で、3分の1の国は高い債務リスクに悩まされており、3分の2の国は債務脆弱

性の問題を抱えている」^{注2}。

結論として、現在の低開発途上国では、インフラ投資の拡大と累積債務の増加というジレンマに直面している中で、中国の「一带一路」投資はこれらの国に直接的に過大な債務負担をもたらすわけではないが、債務構造の脆弱性および財政リスクの増大は懸念要因となるであろう。

中国もこのような問題を意識し、いかに「一带一路」参加国との貿易と投資を拡大するのかと同時に、国際債務持続性の確保と財政リスクの回避を実現するのかの対策を模索している。以下、中国の「一带一路」構想の貿易・投資の拡大効果と債務持続性を維持するための対策について解説したい。

2. 「一带一路」構想の貿易・投資拡大効果と債務持続性の問題

「一带一路」構想を実施して以降の5年間、中国と「一带一路」参加国との直接投資と貿易は確かに拡大しつつある。20年1～4月、新型コロナウイルスの影響があるにもかかわらず、中国の対「一带一路」53カ国への直接投資は13・4%増の52億3000万ドルであり、また、同期間の中国と日米欧の貿易（輸出入）が軒並み減少する中で、ASEAN向け貿易

易は5・7%増の1兆3500億人民元に達し、その中で、中国のASEAN向け輸出は3・9%増の7409億人民元、ASEANからの輸入は8%増の9085億人民元に達した^{注3}。

世界銀行の報告書では、「中国の「一带一路」参加国でのインフラ整備は輸送時間の短縮と貿易コストの削減を通じて、貿易と投資の拡大を促進しており、その中で輸送時間の短縮に関しては、世界平均の3%に対し、「一带一路」参加国では12%であり、これによる貿易拡大効果は世界平均の1・7～6・2%に対し、「一带一路」参加国では2・8～9・7%に達している」と中国の「一带一路」政策を評価している^{注4}。

しかし、全ての「一带一路」参加国が貿易拡大効果を享受するわけではない。世界銀行の報告書では、「調査した43カ国の中で12カ国はこれから4年間で債務の脆弱性、30カ国の中での11カ国は長期的な債務悪化に直面することも指摘されている^{注5}。例えば、パキスタン、スリランカ、エチオピアなど、中国との経済関係が緊密な南アジア、アフリカの国々では輸出が低迷しているのに対し、ASEANのミャンマー、カンボジア、ラオスな

どでは輸出も経済も順調に成長している。特にラオスでは中国への輸出拡大で経済活動は活発になっている。ラオスは中国・ラオス鉄道建設で世界から注目されている一方、対外債務（18年）はGDPの54%を占めているため、債務持続性の面での懸念がある。しかし、中国からの直接投資の急増により、中国への輸出も順調に拡大し、国内経済も活況を見せている。

中国対ラオスの直接投資は18年には12億4000万ドル、累積で83億1000万ドルであり、そのいずれも第1位である^{注6}。その大型投資案件としては、中国・ラオス鉄道以外にはBOT方式で実施されているピエンチャン・バンビエン高速道路建設事業、水力発電施設、年間200万トンの生産能力を有する「万象紅獅セメント工場」および金融センター、大規模な観光施設、民間企業による商業・住宅建設、農業開発などが活発に進んでおり、経済成長に大きく寄与している。

直接投資の増加に伴って、輸出も順調に拡大しつつある。その中で特に18年の中国への輸出は、前年比34・1%増の16億3000万ドルで、ラオス輸出全体の30・1%を占

めており、タイ(26億3000万ドル)に次いで第2位である。さらに貿易収支についてみると、対タイの14億7000万ドルの赤字に対し、対中国は2億4000万ドルの黒字となつている^{注7}。中国向け輸出の拡大は経常収支の改善を通じて、対外債務の負担を軽減するであろうと期待されている。

しかし、一带一路構想が以上のような輸出の拡大に寄与したのとは裏腹に、短期間に貧困問題や債務問題の根本的解決を実現するのは不可能であり、債務の脆弱性と財政リスクも無視できない問題である。多くの開発途上国では対外債務の累積と財政から拡大しているといわざるを得ない。

ミャンマー、カンボジア、スリランカ、パキスタンなど、中国の一带一路構想と密接な関係を持つている国の対外純債務^{注8}の対GDPの比率についてみると、10〜18年の間、ミャンマーは24・1〜46・3%、カンボジアは10・2〜100・1%、スリランカは47・5(11年)〜56・7%、パキスタンは33・4〜38・5%へと増加し、そのいずれも25%という世界銀行の負債率安全ラインを超えた^{注9}。これらの開発途上国の対外債務の増大は

すべて、中国からの融資によるものではないが、中国も一带一路構想の実施に際して、債務持続性の確保および財政リスクの回避に真剣に取り組んでいかなければならないことを示唆している。

3. 中国の債務持続性への取り組み

中国は世界的なインフラ投資における巨額な資金需給ギャップを縮小するために、かつて、「アジアインフラ投資銀行(以下、AIIIB)」、「シルクロード資金」、「中国・中東・欧州合作基金」、「中国・ユーラシア経済合作基金」、「アジア地域協力合作専門基金」、「中国・ASEAN海上基金」、「中国・中東・欧州銀行連合体」など、7つの戦略的融資プラットフォームを立ち上げており、むしろ、その問題を解決するための重要な担い手となつているのと同様に、対外債務の管理にも積極的に関与している。その対策は以下のとおりである。

(1) 国際金融機関との連携による安定的、持続的、多様な融資の仕組みを構築

国際金融機関との連携は一带一路

参加国への資金提供における重要な手法の一つである。17年5月に開催された「一带一路サミット」では、

中国の財政部は「世界銀行」、「AIIIB」、「アジア開発銀行」、「欧州投資銀行」、「欧州復興開発銀行」との間で、「関連地域協力強化覚書」に署名した。また、19年に開催した「一带一路サミット」では中国、英



洋山深水港は世界で最も忙しいコンテナ港と言われている(筆者撮影)

国、ロシアなど28カ国の代表は資金ルート、融資環境、金融監督管理に関する共通認識を示す「一带一路融資指導原則」を締結した。その「指導原則」は融資ルート、融資環境、金融監督管理などに関する各国の共通認識を示したもので、いわゆる、

資金調達ルートの多様化、多国間開

発金融機関の役割重視、各国の自国通貨建て債券市場の育成、金融監視管理の強化を促進しようとするものである。

また、中国財政部はアジアインフラ投資銀行など8つの開発金融機関と連携して、「多角的開発融資協力センター」を設立し、一带一路の融資

において、国際ルール、途上国の実
際需要、市場メカニズムの基準など
に基づいて、高品質、高水準、持続
性のある融資システムの構築を目指
している。

(2) 多様な方式による債務国への債務救済措置

「債務の罫」論者はよく、「中国は債務返済の経済的圧力を利用して、戦略的な政治的利益を追求しようとしている」と中国の「一带一路」構想を批判するが、事実はそれとは大きく違う。中国は債務返済不能になった国に対し、「債転株」(債務の株式化)、「国際連携による債務救済」、「債務の削減と返済期間の延長」など、多様な方式で債務救済措置を講じている。

「債転株」とは返済不可能の債務に対し、インフラ施設の経営権あるいは株の所有に振り替える方式で、融資を提供することを指しているが、スリランカのハンバントタ港の経営権取得はその代表的事例である。このハンバントタ港の事例はただの企業同士のM&Aに過ぎないが、米国には中国の「一带一路」構想を政治的に批判・否定する口実に利用されている。

また、国際連携による債務救済の代表事例はモンゴル国に対する国際

共同融資の提供である。17年5月に国際商品価格の暴落により輸出の大幅減および債務デフォルトに陥ったモンゴル国に対し、中国は韓国、日本、IMF、アジア開発銀行と連携して、モンゴル国に55億ドルの融資を提供することにより、モンゴル国の債務返済圧力を緩和し、経済の回復に寄与した。

さらに債務削減および返済期間延長による債務再編措置とは、主に債務デフォルトに陥る貧困の債務国の負担を軽減させることを指しているが、これまでにタンザニア、キューバ、スーダン、ベネズエラに対し、債務の削減と返済期間延長などの再編措置を実施した。

(3) 「一带一路」債務持続性分析の枠組みの採用

中国は債務持続性を確保するための対策として、19年4月に開催された「第2回「一带一路」サミットフォーラム」で、低所得国に対する「債務持続性分析の枠組み」の採用を発表した。この分析の枠組みは世界銀行、IMFの低所得国に対する債務持続性分析の枠組みを参考にして作成したものであり、その内容は、①債務範囲の確定、②マクロ経済の見通し、

③計測正確性の測定、④国家分類、⑤圧力測定、⑥債務リスクの前兆測定、⑦測定結果の修正、⑧リスクのランク付け、⑨分析報告書の作成からなっている。その目的は中国および「一带一路」参加国の金融機関が共同で低所得国の債務リスクを評価し、融資の安定性と債務管理水準を向上させ、債務持続性の確保と財政リスクの回避を実現しようとするものである。

世界銀行はこの「一带一路」債務持続性分析の枠組み」を評価するとともに、その実施効果を確保するため、①融資先プロジェクトの透明性原則の確保、②融資受入国の国内改革の促進、③多角的国際連携の推進などを提案した。

要するに、中国の「一带一路」構想は資金提供だけでなく、インフラ整備により、外国資本の導入および工業製品の輸出拡大において、欠かせない支柱となっている。しかし、一部の貧困国ではインフラ整備の拡大と国際債務リスク増大をどう両立するかというジレンマを抱えているので、いかにそのジレンマを乗り越えるかは避けて通れない課題ともなっている。むしろ中国は、外国および世界銀行、IMF、AIBなどの国際金融機

関と連携しながら、その問題の解決に真剣に取り組んでいる。その効果が短期間には現れないかもしれないが、その方向は間違っていない。



注1.. 張燕玲「一带一路における金融的流通の現状と日中金融協力」(科学技術振興機構(2019)所収)
注2.. 世界銀行(2019)、40頁
注3.. 中国国家統計局の発表データによる
注4.. 世界銀行(2019)、5頁
注5.. 世界銀行(2019)、99頁
注6.. 『2018年度中国対外直接投資統計公報』中国商務出版社、19年版
注7.. UNCTADのデータによる
注8.. 対外純債務は対外資産から対外債務を引いた値である
注9.. IMFのデータにより試算

〈参考文献〉

● 科学技術振興機構(2019)『「一带一路」の現状分析と戦略展望』19年発行
● 世界銀行(2019)『「一带一路」経済学―交通回廊のチャンスとリスク』19年
● 鍾飛騰(2020)「地区競争・選挙政治与「一带一路」債務可持続性―剖析所謂債務陷阱外交論」澎湃新聞

「一帯一路」戦略とインフラ投資の行方

徐一睿 専修大学 経済学部 准教授

「一帯一路構想」が実践されてからまもなく7年、その「南南協力」を基本理念とする経済協力、そして、インフラ投資のあり方について、新たなステージに突入したと考えられる。既存の経済インフラ投資は雇用を創出することができるが、途上国の公衆衛生や生活インフラの充実も重要な課題となる。人類運命共同体を実現するために、投資、貿易、援助によって構成される中国の「三位一体」の対外経済システムにおける再構築が必要となる。

途上国に対する債務の罠？

中国の習近平国家主席が2013年9月に一帯一路構想(BRI)を提唱してから、まもなく7年になる。その間、多くの国々が一帯一路プロジェクトに積極的に参加し、一帯一路構想に伴う経済圏の拡大につながっている。しかし、この一帯一路構想は決して順風満帆ではない。国際外交政治の領域において、一帯一路構想は米中貿易競争の導火線となり、18年に入ってから米国は「中国は一帯一路を通じて借り入れ国を『債務漬け』にして政治的な影響力を行使しようとしている」と批判している。例えば、18年12月13日、ホワイトハウスが発表したジョン・ボルトン元大統領補佐官(国家安全保障問題担当)の「新アフリカ戦略」では、「中国は賄賂、不透明な合意、および債務の罠を通じて、アフリカを北京の言いなりにしようとしている」と述べている^{注1}。米国を中心として、このような批判が多く見られていた。

米国の対中強硬路線に便乗して中国による「債務の罠」という否定的論調が世界を席巻した。しかし、こうした「債務の罠」に対する批判的見解も見られている。ジョンズ・ホプキンス大学の中国・アフリカ研究所

(China-Africa Research Initiative)の所長を務めるデボラ・ブラウティガム(Deborah Brautigam)氏は「ニューヨークタイムズ」に寄稿した『中国は世界の高利貸しサメか? (Is China the World's Loan Shark?)』において、中国における一帯一路の債務の罠というリスクは拡大しないし歪曲されたものだと主張した。この記事において、著者はアフリカと南米の事例を挙げて、中国のアフリカにおける債務規模が大きいはいえ、中国政府が債務の罠をかくて、途上国を略奪しようという根拠が存在しないと結論付けている。

近年、中国の一帯一路構想に伴う対外投資による途上国の債務の罠問題として最も挙げられる事例はスリランカのハンバントタ港である。しかし実際、スリランカのハンバントタ港は本当に中国政府による債務の罠なのかについては、綿密な議論が必要である。19年7月号の『日中経協ジャーナル』に掲載された拙稿「ユーラシア地域輸送インフラと日中協力」において、スリランカのハンバントタ港に対する開発と契約の方法を紹介したうえで、「港の主導権はスリランカ政府にあり、債務の罠には全く値しない」と主張したコロombo大学経済学部のSrinimal Abeyratne教授の見解を紹介



スリランカコロombo港(筆者撮影)

した。それだけではない。スリランカ人の学者ドゥシュニ・ウィーラコーン(スリランカ政策研究所)、シシラ・ジャヤスリヤ(モナシユ大学)が19年2月に『東アジアフォーラム(EAST ASIA FORUM)』に寄稿した「スリランカの借金問題は中国によるものではない(Sri Lanka's debt problem isn't made in China)」において、スリランカ国内の債務状況を分析した上、中国がスリランカに対して債務の罠をかけたとは認められず、スリランカの債務問題が取り上げられた

理由は、地政学にあると結論付けている^{注9}。 「一带一路構想実施後における中国の対外投資傾向」

経済学者である丁学良はフィナンシャル・タイムズに寄稿した論文において、中国の「一带一路」の推進は3つの段階に分けられると主張している^{注10}。

第1段階は、13年「一带一路」構想が提起されてから、19年夏までの「九九帰一（帰一倍一）」段階である。第2段階は、19年夏からの「局地的収縮調整」段階である。丁氏の当初予測ではこの段階はおよそ5年から6年かかると思われていたが、コロナ禍によって「局地的収縮調整」段階が1年足らずで、急速に縮小され、「重点プロジェクト維持」段階に突入していくとしている。

丁氏が提起した問題意識とロジックは非常に明確である。「一带一路」構想が提起されてから、対外投資が飛躍的に拡大したことを受けて、全てのプロジェクトが順調に進められているわけではなく、一部の途上国において急速な債務の増加に伴い、返済の滞りが発生し、安定したプロジェクト運営は難しくなった。中国は一部地域のプロジェクトに対して、再整理と再調整

を行わなければならない。コロナ禍が世界中に席卷している中、グローバル化が今までにない新たな挑戦局面に入り、地縁政治の悪化に加え、途上国の債務問題が一層深刻化になってきている中、中国の対外投資は「重点プロジェクト維持」という保身的スタンスに転換しなければならないという論点である。

丁氏の論点の一部は理にかなっている。特に、「一带一路構想」が提起された当初の「九九帰一（帰一倍一）」論については、筆者も賛同である。筆者が編者として編著した「一带一路経済政策論」（日本評論社、2019）において、この「一带一路」は「プラットフォーム」とみなし、外交政策、企業の海外展開、地方の国際協力、交通インフラ整備、地域開発、一体化の推進、海洋に関連する経済活動の強化などに新たな根拠を提供しており、政府、企業、団体、大学、マスコミ、個人などのプレイヤーに活動の基盤をもたらしめている。かつて提案されたものの、既に進行されているもの、そして新しく創造されるものを含めて、この「一带一路」というプラットフォームのもとで、国内と国外を問わず急速に拡大した。

丁氏はこの「九九帰一（帰一倍一）」

段階を2019年の夏までとしているが、中国の対外投資の推移を見た場合、丁氏が言っていることは必ずしも正しいとは言えない。米国企業研究所（The American Enterprise Institute）の中国グローバル投資トラッカー（China Global Investment Tracker, CGIT）に中国の対外投資に関するオープンデータがある。このデータから見ると、中国が「一带一路」構想を提起してから、中国の対外投資にはいくつかの変化期が見られている。

第1段階は、14年から17年の急拡大期である。「一带一路構想」が提起されて、14年から17年にかけて、中国の対外投資が急拡大した。単年度ベースで見た場合、14年の対外投資総額は1022億6000万ドルだったものが、17年には1756億4000万ドルに急増している。この間、中国のBRI（一带一路）加盟国に対する投資が拡大していると思われるが、その実情は異なる。14年当初、中国の対外投資総額のうち、BRI対象地域が全体の5割以上で、非BRI対象地域を上回っていたが、その後

非BRI対象地域への投資が急増しており、15年から17年にかけて、BRI対象地域への投資総額が大き

く減少し、中国の対外投資総額に占める割合を見れば、対非BRI対象地域への投資割合は16年に、8割を超えた。17年、非BRI対象地域への投資総額がピークの1375億ドルに達した。ここから見て取れるように、中国が「一带一路構想」を提起してから、BRI対象地域に対する投資がいったん増えたものの、16年から投資先は非BRI対象地域に大きく方向転換が行われている。

ここで注目しなければならないのは、中国の対米投資である。14年、中国の単年度対米投資額は171億ドル、投資総額に占める割合は16.7%を占め、米国は既に中国最大の投資先となった。16年、中国の対米投資はピークに達し、単年度の投資案件は60件に上り、投資総額は530億2000万ドルに達し、中国の対外投資総額の33.5%を占めた。米国一国に対する投資額は当該年度に中国がBRI対象地域に行った合計投資額を超えるものであった。この年は米国の選挙年であり、中国企業の米国に対する期待感の現れとして、対米投資が急増した。

第2段階は、18年から19年の緊縮期である。中国の対外投資は17年をピークにして、18年から緊縮期に

表1 一帯一路構想が実施されてからの中国の対外経済

	年度	合計		BRI 対象地域				非 BRI 対象地域			
		億ドル	件	億ドル	割合(%)	件	割合(%)	億ドル	割合(%)	件	割合(%)
		投資 (1)	2014	1,022.6	159	526.3	51.5	65	40.9	496.3	48.5
	2015	1,179.1	184	577.6	49.0	78	42.4	601.5	51.0	106	57.6
	2016	1,582.1	235	302.5	19.1	61	26.0	1,279.6	80.9	174	74.0
	2017	1,756.4	185	381.4	21.7	69	37.3	1375	78.3	116	62.7
	2018	1,151.7	183	536.4	46.6	80	43.7	615.3	53.4	103	56.3
	2019	681.7	110	362.2	53.1	54	49.1	319.5	46.9	56	50.9
	年度	合計		BRI 対象地域				非 BRI 対象地域			
		億ドル	件	億ドル	割合(%)	件	割合(%)	億ドル	割合(%)	件	割合(%)
		請負契約 (2)	2014	701.9	139	669.2	95.3	129	92.8	32.7	4.7
	2015	866.8	163	763.6	88.1	146	89.6	103.2	11.9	17	10.4
	2016	917.5	206	871.0	94.9	188	91.3	46.5	5.1	18	8.7
	2017	849.4	176	727.2	85.6	153	86.9	122.2	14.4	23	13.1
	2018	896.6	168	796.8	88.9	147	87.5	99.8	11.1	21	12.5
	2019	558.4	148	508.3	91.0	133	89.9	50.1	9.0	15	10.1
	年度	合計		BRI 対象地域				非 BRI 対象地域			
		億ドル	件	億ドル	割合(%)	件	割合(%)	億ドル	割合(%)	件	割合(%)
		(1)+(2)	2014	1,724.5	298	1,195.5	69.3	194	65.1	496.30	2,877.9
	2015	2,045.9	347	1,341.2	65.6	224	64.6	704.7	34.4	123	35.4
	2016	2,499.6	441	1,173.5	46.9	249	56.5	1,326.1	53.1	192	43.5
	2017	2,605.8	361	1,108.6	42.5	222	61.5	1,497.2	57.5	139	38.5
	2018	2,048.3	351	1,333.2	65.1	227	64.7	715.1	34.9	124	35.3
	2019	1,240.1	258	870.5	70.2	187	72.5	369.6	29.8	71	27.5

(出所) CGIT のデータベースにより筆者作成

入った。同年中国の対外投資総額は1151億7000万ドルに減少し、さらに19年は681億9000万ドルへと大きく減少してきた。その中で、特に減少幅が大きいのは非BRI対象地域への投資である。17年に、非BRI対象地域の投資は

1375億ドルだったものが、19年には319億5000万ドルでしかない。特に中国の対米投資の減少が著しい。17年以降、ファーウェイに対する制裁や関税合戦に代表されるように、米中経済関係が急速に冷え込む中、中国の対米投資が急速に減少し

た。19年、中国の対米投資の件数はわずかに7件、総額は31億9000万ドルしかなかった。この第2段階の緊縮期では、中国がBRI対象地域への投資を減少させているというより、非BRI対象地域、特に対米投資が急速に冷え込んでいる。その分、BRI対象地域の投資割合は上昇し、19年では、BRI対象地域の投資割合は「一帯一路構想」実施以来、最も高い53・1%を占めた。中国の対外投資を見た際に、BRI対象地域への投資は比較的安定しており、非BRI対象地域への投資は大きく変動していることがわかる。

中国の対外経済を見る際に、もう一つ重要な指標は請負契約である。表1から確認できるように、対外投資と同様に、14年から16年にかけて、中国の単年度請負契約額が上昇したが、17年以降は減少傾向に転じ、19年は大きく減少した。また、中国の請負契約の対象地域はBRI対象地域が全体の9割を占めているのは二つ重要な特徴である。

ポストコロナ時代における中国の対外インフラ投資

丁氏の論点では、19年の夏以降、中国は「局地的収縮調整」に入り、20年の新型コロナウイルスの世界的パンデミックによって、一気に「重点プロジェクト維持」段階に突入するようになる」と主張している。以上のデータ分析からも確認できるように、米中貿易戦争の影響もあり、18年以降、中国の対米投資が大幅に減少し、非BRI対象地域に対する投資や請負契約が大きく減少し、BRI対象地域に対する投資や請負契約も「局地的収縮調整」のように見える。しかし、BRI対象地域に対する投資や請負契約は比較的安定している。20年に入ってから、新型コロナウイルスの世界的パンデミックが発生して以来、中国の対外インフラ投資、特に「一帯一路」を通じた沿線の途上国に対する投資拡大により重要な役割を期待すべきだと筆者は思う。

新型コロナウイルスの世界的パンデミック、その第一波は欧州と北米を中心に感染が急拡大した。20年6月末日現在、世界は既に1036万人以上の感染者、50万人以上の死者が出ている。欧米は世界人口の1割程度であるが、今現在の感染者数の7割を占めている。新型コロナウイルス対策について、欧米諸国の対応について、色々物議を醸すが、多くの途上国と比べると、社会インフラ等々の面にお

いて、比較できないぐらいの優位性を持つている。多くの途上国では、人口密度が非常に高く、巨大なスラムがあり、衛生状態が悪く、さらに生活インフラが貧弱で、清潔な水や手洗いなどの最も基本的な流行防止策を講ずることもできない。現状では、新型コロナウイルス感染者の増加を見れば、既に先進国から途上国にシフトしつつある。また、多くの低所得国の経済力が弱く、コロナ禍に対抗するための財政・金融政策を先進国のように打てず、隔離措置による影響も欧米の先進国より大きい。コロナ禍で、経済の長期不況に陥れば、最低限の生存権すら保障できなくなる。「病死」か「餓死」か、というジレンマに直面する多くの低所得国では公衆衛生の危機、経済危機、人道的危機が発生する恐れがある。

こうした中、中国が打ち出した「二帯一路」構想に伴う対外インフラ投資は以前にも増して重要な役割を果たす。伝統ドナーによる援助は社会セクターと農業を優先分野としており、貧困層や恵まれない人々に対象を絞った援助が提唱されてきた。しかし、一方で、途上国における経済の「離陸（ダイクオフ）」（ロストウ）に役立つ経済インフラへの投資があまり行われてこ

なかつた。「二帯一路」は既存の社会セクターと農業を優先とする国際援助と異なり、張陶（2019）が指摘したように、「南南協力」による途上国におけるインフラの共同開発である。この「南南協力」を中心理念とする「二帯一路」について、徐（2018）は、中国の対外経済を投資・貿易・援助による「三位一体」のシステムとして整理していた。コロナ禍に席卷された世界、ポスト・コロナ時代に向けて、特に途上国において、人々の生存権を保障するために、公衆衛生の改善とともに、経済の安定化と雇用の創



ギリシャヒレウス港に入港する船（筆者撮影）

出は各国にとって重要な課題である。確かに、中国だけの視点からすると、丁氏が主張したように、中国が「重点プロジェクト維持」という保身的スタンスへの転換はロジック上、一定の理にならなっているかもしれない。しかし、人類運命共同体の構築を明言した責任のある大国として、途上国のインフラニーズに応えるには、「南南協力」の枠組みを踏まえ、対外経済協力を実践して行かなければならない。

中国の対外経済は投資・貿易・援助による「三位一体」のシステムのもとで展開されているが、今まで投資と貿易により大きなウエートを置き、中国企業はPPPを通じて拠点型の対外投資を行い、地域貿易の拡大を図ってきた。コロナ禍によって、二帯一路沿線に属する多くの途上国にとって安定した雇用確保のため、従来の経済インフラ投資が依然として重要であると同時に、人々の生活インフラや医療衛生インフラなどのニーズにいかに対応するか、「三位一体」のシステムにおける援助の仕組み、そして、投資、貿易、援助のそれぞれに果たすべき役割と機能の連携をいかに発揮すべきかについてが今後、中国の二帯一路構想の存続において問われる問題だと考える。

JC

注 1 : <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-national-security-advisor-ambassador-john-r-bolton-trump-administrations-new-africa-strategy/>（2020年6月8日閲覧）

注 2 : <https://www.eastasiaforum.org/2019/02/28/sri-lankas-debt-problem-its-made-in-china/>（2020年6月3日、閲覧）

注 3 : <http://www.ftchinese.com/story/001087725?bodyonly=no&webview=fcapp&full=y&archive>（2020年6月5日、閲覧）

参考文献

●徐一睿（2018）「地域公共財からみるインフラ投資への日中協力の構築」『二帯一路からユーラシア新世紀への道』第9章 日本評論社 pp.70-76

●穆堯芊、徐一睿 岡本信広編著（2019）『二帯一路—経済政策論—プラットフォームとしての実像を読み解く』ERINA 北東アジア研究叢書IQ、日本評論社

●張陶、偉鑫（2019）「二帯一路」構想と途上国開発援助に関する考察：「南南協力」とPPPの視点を中心に」中国研究叢報（19）、pp.5-28、2019-11 霞山会

「中欧班列」を利用した日本発中国経由欧州向けルートへのテスト輸送と商品化について

石川輝雄 株式会社日新 事業戦略部 中国室

中国政府は2013年に習近平国家主席提唱の現代版シルクロードともいえる「一帯一路」構想を開始した。この政策実現の重要な担い手と言えるのが中国～欧州間鉄道網の構築である。11年に運行を開始した中国～欧州間鉄道便はその年、17便が運行されたに過ぎなかったが、19年にはなんと8225便にまで急成長、国際物流ネットワークが誕生するに至った。弊社では13年に鉄道輸送について調査を開始、試行により安全性を確認、中国で営業開始した。また、日本ではこのルートを利用し日本から欧州までの輸送日数の短縮を目的とした商品開発に着手、18年に日本で初めて日本発中欧班列経由ハンブルグ向けトライアルに成功、翌19年にはより早いルートを開拓できたことにより、サービスメニュー化が完成した。ここでは日本発の中国経由欧州向けサービスの商品化に至るまでの経緯を紹介する。

の輸送には不向きだったからである。

2011年3月19日、重慶市から欧州ドイツのデュイスブルグ向けにブロックトレインが発送された。ブロックトレインとは二編成二定車両が発発地から編成替えすることなく最終仕向け地まで輸送を完結する鉄道便を言う。この重慶発の列車は「渝新欧」と呼ばれ、重慶からデュイスブルグまでの1万1381キロを16日間で輸送したのだ。13年には中国内陸の武漢、成都、鄭州などの主要内陸都市からも特別名（武漢⇨漢新欧、成都⇨蓉欧快速、鄭州⇨鄭新欧など）を付けた欧州向け鉄道便が次々と運行を開始した。鉄道輸送開始は我々が在中國フォワーダーにとつては驚きであった。なぜなら、中国は長年、鉄道は国策にかかわる物資が優先され、一般貨物の輸送には不向きだったからである。



横浜港南本牧ふ頭に初上陸の中欧班列専用コンテナ

はじめに

その後、16年10月、中国国家発展改革委員会は中国～欧州間鉄道の総称を「中欧班列」（班列とは定期列車の意）と命名しブランド化、向こう5年間の中欧班列建設発展計画で、20年までに年間5000便を目標とすることや、中国からの出境を阿拉山口経由の「西ルート」、二连浩特経由の「中央ルート」、滿洲里経由の「東ルート」の3ルートに定め、国内43ハブ拠点の整備の完成知名度の向上、復路貨物量の拡大などを旨指すと発表した（図1）。

背景（内陸荷主たちの悩み）

従来、中国内陸の荷主は欧州向けに貨物を輸出する場合には上海など沿岸部まで輸送、沿岸港から海上ルートで欧州に向け、欧州港からさらに欧州内陸部までトラック輸送していた。総輸送日数は40～50日間に及び、貨物輸送中は在庫資産となる、売掛金の回収スパンが長い等の条件を抱えていた。そこで、輸送期間の短縮を目的として、定期運行された鉄道を注目が集まった。

ちようどそのころ中東地区ではIS（イスラム国）による紛争が激化し、一時的なスエズ運河の封鎖の可能性など、自社の海上ルートサプライチェーンに危機感を抱いていた企業は海上、航空に次ぎ、新たな第三のルートである鉄道

輸送を検証し、有事の際の代替ルートを保険しておくことを考え始めていた。コスト高だが航空貨物便よりは安く、輸送日数は海上ルートよりも短縮できるというメリットに荷主が注目したのだ。定期運行便数が増加し、輸送環境も改善され、鉄道ルートでの安全性が検証されたことで、中国内では鉄道ルートを定期的にご利用する企業も増加したと考えられる。

「中欧班列」急成長（図2）

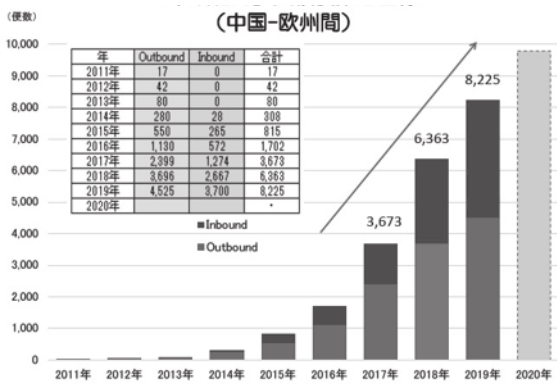
現在、主要の重慶、武漢、鄭州など

図1 「中欧班列」ルート地図



(出所) 株式会社日新

図2 「中欧班列」実績便数と目標



(出所) 図1に同じ

弊社は1965年に日本からシベリア鉄道を經由したモスクワ・欧州向け複合輸送SLB(シベリア・ランド・ブリッジ)を初めて開発した。92年には中国・カザフスタン間の鉄道開通により、日本発中国經由中央アジア向けCLB(チャイナ・ランド・ブリッジ)の事業を開始している。これらは日本発大陸横断鉄道經由の複合輸送ルートだ

大陸横断鉄道網

西航については、急激な便数増加に對し、中国出境後のワゴン積み替え作業の負担軽減の為、西ルートは阿拉山口と近隣の霍爾果斯(以下、ホルゴス)が併用され、全体便数の7割を占めている。また、東ルートの滿洲里經由は全体の2割程だが、ロシアとの国境の綏芬河經由も併用され始めた。

一方、欧州の入り口であるポーランド国境のマウシエビチエでも官民一体の作業体制を取っているが、ポーランド政府は便数急増により、第二の国境検問所開設も視野に入れているという。さらに、18年には、カスビ海を鉄道専用フェリーで渡り、ジョージア、トルコ經由で西欧諸国に到達するルートも新たに開発されるなど、ルート、經由地は増加している。

日本発中国經由欧州向けという構想

「中欧特快」ルートの中国および、欧州各国での営業開始により、顧客から日本発着のサービスは無いかわといった質問が弊社に寄せられるようになり、17年に検証を開始した。調査では、

- ① 中欧班列のほとんどが、中国内陸発着のプロットレイン方式であること、
- ② 日本または海外発の貨物は中国沿岸港に到着後、内陸の中欧班列発着駅まで当該貨物の保税転送が必要となること、
- ③ 中国の税関法では保税転送の重複ができないことが判明した。

海外から沿岸港に到着した当該コンテナは内陸の中欧班列の発着地に保税転送されたのち、さらに中国出境の国境までの別の保税転送が必要となるが保税転送の重複となる為、承認されないとされた問題点である。この点については、中国の物流業者達は既に内陸の鉄道発着都市の物流園区を活用した「日遊」方式を考案していた。物流園区とは各

からの中欧班列は曜日固定便を運行するまでに成長している。全体の運行路線は19年末で、中国62都市から欧州18カ国55都市向けに、また、欧州発は6カ国12都市から中国各地に運行されている。

従来から問題視されていた中国・旧ソ連諸国・欧州諸国間で鉄道軌道幅の違いによる、道中2度の鉄道ワゴンの積み替え作業は便数の増加にも対応、作業効率向上した。また、ルート上の各国での通関の迅速化が実現している。西航・東航の物量インバランス問題についても、19年の実績では西航4525便、東航3700便と発表されており、内陸で早期に貨物受領が可能という利便性から鉄道による輸入貨物(東航)

が拡大しているようだ。

西航については、急激な便数増加に對し、中国出境後のワゴン積み替え作業の負担軽減の為、西ルートは阿拉山口と近隣の霍爾果斯(以下、ホルゴス)が併用され、全体便数の7割を占めている。また、東ルートの滿洲里經由は全体の2割程だが、ロシアとの国境の綏芬河經由も併用され始めた。

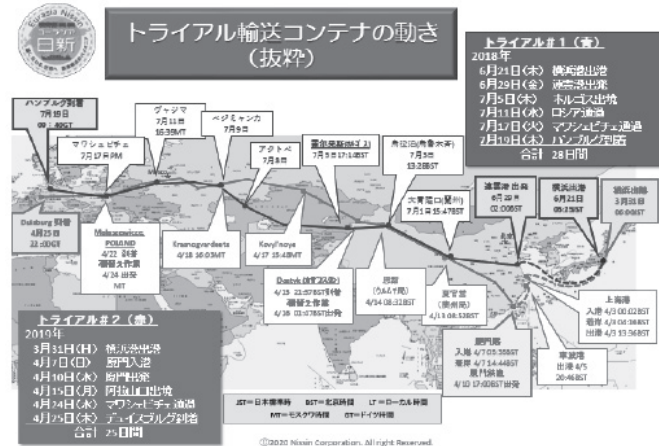
一方、欧州の入り口であるポーランド国境のマウシエビチエでも官民一体の作業体制を取っているが、ポーランド政府は便数急増により、第二の国境検問所開設も視野に入れているという。さらに、18年には、カスビ海を鉄道専用フェリーで渡り、ジョージア、トルコ經由で西欧諸国に到達するルートも新たに開発されるなど、ルート、經由地は増加している。

が、西欧諸国までは鉄道の直通便が到達できていなかった。近年、中欧班列開通により、弊社では積極的に調査事業や現地視察を実施、中国発欧州向けルートに「中欧特快」注と名付け、SLB、CLBともども事業推進中である。

地の保税地区内に特別に設置された地域のことで、貨物の非居住者在庫や保税転送の際の名義替え等にも利用されている。ある意味「海外と同等で、日遊すなわち貨物を入庫させて翌日出庫すると海外へ1泊2日で送られた状態となるのだ。保税転送許可は新たに海外から来た最初の保税転送となる」といった内容だ。しかしながら、この方法は手続きが煩雑で責任範囲が明確ではなく、机上では可能でも現実問題多いと予想され日数、別途費用もかかることから弊社では推奨していない。

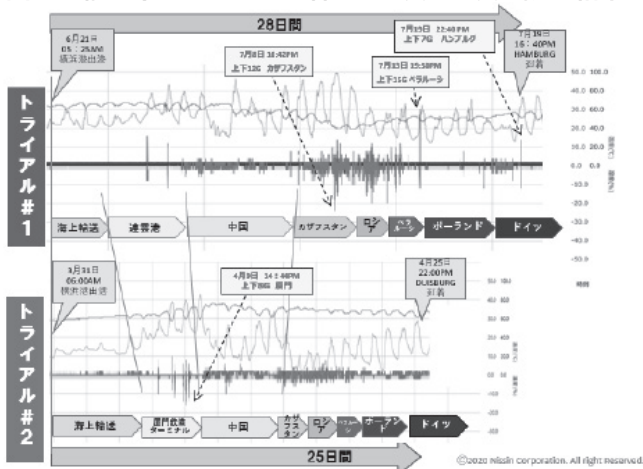
一方、CLBサービスの主要港である江蘇省連雲港では海外から中央アジア向け貨物の鉄道基地として機能しており、弊社のCLBルート貨物もそのほとんどが連雲港を經由しホルゴスから出境、中央アジアまで運送していた。現在ではこの列車は「中亜班列」と呼ばれている。弊社では前述の保税転送重複問題について連雲港ルートに着目し、日本発貨物を連雲港の「中亜班列」を経由することにより中国出境地ホルゴスで「中欧班列」に乗せ換える方法が可能か否かを連雲港代理店に打診していたが、18年春に可能との返答を得た。よってトライアルを実施することにより、構想を検証するに至ったのである。

図3 トライアル輸送コンテナの動き



(出所) 図1に同じ

図4 輸送中のコンテナの揺れ・温度・湿度の調査結果



(出所) 図1に同じ

3、4。

縮が可能であることが判明した(図3、4)。

トライアル#1(18年) 横浜〜連雲港〜ハンブルグ28日間

18年春、中国船社シントランスコンテナラインの総代理店であるシントランスジャパンは日本発の複合輸送サービスの開発を推進しており、弊社の日本発中国経由欧州向けトライアル案に賛同し、共同でトライアルを実施することになった。このトライアルでは、中欧班列専用コンテナが日本に初上陸し、その最初のコンテナを弊社が使用したのである。トライアルは輸送中のコンテナ内温度・湿度・加速度(振動)など輸送環境も調査することとした。

トライアルコンテナは横浜港南本牧ふ頭を18年6月21日出港し連雲港まで輸送、連雲港では鉄道会社が手配した「中亜班列」で中国出境地ホルゴスまで輸送、ホルゴスで重慶発の「中欧班列」便に連結して予定通り全行程28日間で無事ハンブルグに到着した。当時は日本発の場合、この方法が最適な方法と思われたが、連雲港税関とホルゴス税関の都度の承諾が必要とされ、綿密なプランニングが必要であった。輸送環境計測では最大15Gが観測されたが一時的な振動であり、1日最大約1000キロの高速輸送であったものの、貨物に損傷はなかった。

トライアル#2(19年) 横浜〜廈門〜デュイスブルグ25日間

トライアル#1の経験から、さらなるシンプルな輸送形態を模索したところ、福建省廈門市がドイツ向けに鉄道の定期運行を開始したことを確認した。日本から海上ルートで廈門港に輸送し、港地区でドイツ向け直行のブロックトレインに搭載が可能で、前述の保税転送問題や国境での編成替え手続き等の問題は解決できることになる。

かくして、トライアル#2コンテナは19年3月31日に横浜港南本牧ふ頭から本船に積み込まれ、廈門港に海上輸送。予定通り廈門港でドイツ向け「中欧班列」に搭載し無事デュイスブルグに到着した。全行程25日間であった。輸送環境では廈門鉄道ターミナル内での作業の際の揺れが最大8Gほど出たが鉄道輸送中に問題は無く、前回よりスムーズで安全な輸送ルートであることが実証された。また、注目すべきは欧州側の鉄道ワゴン積み替え基地であるポーランドのマワシエチエまで日本から20日間で到着した点で、ポーランド起点で東欧地区への輸送リードタイムは大幅に短縮が可能であることが判明した(図3、4)。



廈門鉄道ターミナルのトライアル#2コンテナ

「日中欧 Sea & Rail 一貫輸送サービス」^{注1)}

商品化

弊社の2回のトライアル結果により諸事情が判明、安全性とスピード面などを考慮した廈門経由ルートの商品化し、営業開始した。

・運送状(B/L)にC/O

弊社では日本発中国経由欧州向け貨物について、複合口貫輸送のB/Lを発行することとしている。海上+鉄道運送をカバーした複合口貫輸送B/Lであるが、中国から欧州までの鉄道ルートには2つの鉄道協定が存在する。すなわち、SMGS(ロシアCIS諸国の鉄道国際協力機構が制定する国際鉄道輸送に関する協定で中国も加盟)と、欧州内のCIM(欧州地区の国際鉄道輸送委

員会が制定する国際貨物鉄道輸送に関する規則)である。中国の発地からポーランドのマウシエビチエまでSMGS鉄道運送状が発行され、マウシエビチエ以降の最終仕向駅までCIMの鉄道運送状が発行されている。両協定の条件や内容は異なるが、弊社では自社B/Lを発行することにより荷主に複合一貫輸送業者としての責任を明確化している。

・トレース

輸送中のコンテナの位置情報やETA(到着予定日時)情報は中欧班列運行者を經由し、日々情報入手が可能だ。また、ロシアCIS諸国ではトレース代理店の利用により、毎日、貨車の正確な位置情報とETA情報の入手が可能であることが実証された。なお、欧州側で鉄道会社からの貨物到着についての案内は無かったことから、受け荷主側へ確実な資料や情報の提供が重要となる事が判明した。

・コンテナ利用について

鉄道用のコンテナは海上コンテナと同サイズ、同規格のものが使用されている。多くは利用する船社や鉄道会社が保有しているものを借りることとなるが、SOC(荷主保有コンテナ)や、リースバンの利用も可能。日本発の場合、中欧班列運行企業が日本にコンテナを保有しているかが焦点。前述のシノトラン

スジャパンは中国鉄道運行部門と専用コンテナ利用についての契約を交わしており、常時、日本主要港(横浜、名古屋、大阪、神戸、博多)に中欧班列専用コンテナを保有している。

・運賃

「二帯一路」政策の肝いりで開始された中欧班列事業だが、当初は復路貨物が少ない事情があり、鉄道運行者は使用済み空コンテナを欧州から空のまま回収しなければならぬ問題があった。中国政府はこの点について鉄道事業拡大を狙うべく、復路部分の運賃を補助する政策を打ち出し、16年の中欧班列建設発展計画発表と前後して補助が開始された。鉄道運行者に補助金を出すことで荷主への運賃請求額を軽減させたのだ。この補助は向こう5年間をめどに実施するとの期限付きであったが、20年6月現在、運賃に変動は無く、鉄道事業者は既存の運賃レベルで運行している模様だ。

将来性について

中欧班列は中国の発地都市周辺の荷主企業を対象に運行企業が運賃を取り決めている。よって、一般フワードが運賃に介入する余地は少なく、フワードのほとんどは鉄道専門フワードに取り次ぎ、取り扱いを委託するこ

とで業務が成り立っている。多くの鉄道専門フワードはブロックレインを仕立てることで運賃メリットを享受しているのだ。現在、中欧班列便数は増加傾向である。本年においては特に新型コロナウイルス感染症が世界中に蔓延したことにより、中国発着航空便の減便や海上欧州航路の欠航・抜港等から運賃は高騰、中欧班列はその代替え輸送手段として注目された模様で、中国からの医療防疫資材の欧州向け物量増加や、郵便・小包などが新たに鉄道輸送開始したなどの理由により、20年1〜3月の便数合計は1941便で前年同期比15%増、また、5月の実績は1033便(西航556便、東航477便)となり、初めて月1000便を突破、過去最高の運行便数を記録した。

しかしながら今後は、20年3月に重慶市と成都市の連合による新制中欧班列が誕生するなど、増えすぎた鉄道便は他都市との連携、大都市との混雑など、鉄道運行の効率化が図られるものと思われる。世界市場の工場地帯としての中国内陸地方各都市に存在するメーカーにとって物流手段の確保は最重要課題である。海運業界は日系船社のコンテナ事業の統合、外国船社間のアライアンスと本船の大型化により船数の減少、スペースも限定的となっている中で、鉄道

輸送ルートは引き続き注目されるものと思われる。

弊社は日本発の中欧班列經由欧州向けを開発し商品化した。現実には恒常的にこのルートを利用する顧客は少ないと思っている。しかし、弊社を利用することで欧州内陸地向けの複合一貫輸送が可能であること、また、荷主が緊急の際に高額な航空ルートを利用している状況に問題を提起し、この第三のルートを利用するニーズに応えた複合輸送案として提示できることは営業面で大変有効と思っている。弊社では「日中欧Sea & Rail 一貫輸送サービス」について、日中間の便数豊富な近海海上輸送を利用し、今後も継続的に運行されると思われる「中欧班列」を經由した欧州向けという第三のルートについて、「航空便より安く海上便より早い」をモットーとした安全迅速な商品として幅広く紹介し、顧客に提案していきたいと考えている。



注1: 「中欧特快」、「日中欧Sea & Rail 一貫輸送サービス」は株式会社日新が日本において19年11月15日に商標登録を取得した。

●株式会社日新事業推進部中国室
<https://www.nissin-tw.com>
 電話 03-3238-6561

森・濱田松本法律事務所
弁護士 石本茂彦

(3) ネットワーク・情報関連

国家としての安全保障のためのサイバー空間の管理等について定めたサイバーセキュリティ法（ネットワーク安全法、17年）、ネットワーク関連製品の規格・審査等を定めるネットワーク安全弁法（20年）や、商用の暗号の規制等とともに、国家秘密に関わる「核心暗号」についても定める暗号法（20年）などがあります。

例えば、ネットワーク安全弁法については、ネットワーク基幹製品等に関する国家規格ないし業界規格、あるいは認証・審査等の実務運用によっては日本などの外国製品が不当に排除されないかなどの懸念があります。

(4) 外商投資関連

外資による投資（外商投資）との関連では、国家安全の観点からの外資の参入等の審査を定めた外国投資者国内企業買収安全審査制度の確立に関する通知（11年）、自由貿易試験区外商投資国家安全審査施行弁法（15年）などがあります。また、外商投資の基本法である外商投資法（19年）等にも、国家安全の観点からの外資の審査に言及されています。このほか、（国家安全の観点に限りませんが）外資参入の制限対象業種について定める外商投資参入特別管理措置（ネガティブリスト）（2020年版）もここに位置付けることができます。

(5) 刑法

刑法（79年）においても、スパイ行為や国家秘密窃取、外国と結託して中国の主権や安全に危害を加える行為等についての定めが置かれています。



4 近く制定予定の主な法律

(1) 輸出管理法

安全保障については、大量破壊兵器等の不拡散などの観点から国際的にも特に重視されているのが、軍事転用が可能な物品や技術等の輸出管理（輸出規制）です。日本や欧州、韓国等にも兵器不拡散のための国際レジームに沿った輸出管理制度がありますが、この領域で最も積極的な管理や規制を行っているのは米国です。米国の対中制裁もこうした技術・物品の輸出規制関連が多くを占めています。

中国にも大量破壊兵器不拡散等のための「初歩的」な輸出管理制度はありますが、現在、その大幅な整備と強化が進められようとしています。その基本法となる輸出管理法については、既に商務部による草案（17年）、全人代常務委による1次草案（19年）および2次草案（20年）がパブコメ稿とし公表されており、今年中に制定される見通しです。

草案の議論では、規制対象となる物品・技術の拡大（大量破壊兵器関連だけでなく、日本等と同様、通常破壊兵器関連も対象に）が検討されているほか、米国の規制でみられるような「みなし輸出」規制（中国人や中国法人から外国人や外国法人への技術等の移転）や域外適用規定などが検討されており、その動向に各国や多くの外国企業が注目しています。

(2) 生物安全法

このほか、バイオセキュリティ等に関する生物安全法の制定も進められています。同法の1次草案は19年10月の段階で公開されましたが、その後の新型コロナウイルス問題を経て重要性が一層増し、20年4月には2次草稿がパブコメに付されました。伝染病対策や生物兵器・テロへの対応のほか、遺伝資源や外来種防止・生物多様性保護など幅広く規定されています。

(3) データ安全法

また、データセキュリティの領域では、20年7月にデータ安全法の草案が公表されています。この法律は、民間のデータの収集・保存・利用・取引などの活動におけるセキュリティやデータ保護等を広く対象としつつも、国家安全の観点からのデータ活動の規制や管理が強調され、主管も党の中央国家安全委員会となっています。



5 まとめ

米中間における技術覇権や安全保障の問題が日増しに深刻化する中、中国が、これまで以上に国家安全の観点からの規制や政策を打ち出す可能性は否定できません。日本企業も、こうした法律や規制の動向に細心の注意を払いながら中国ビジネスを進める必要があります。

Q&A

中国ビジネス Q&A

中国の国家安全に関する法律の概要

Q 米国の中国に対する制裁や安全保障規制がサプライチェーンなど日本企業のビジネスにも大きく影響するようになっていますが、中国にはビジネスに影響するような国家の安全保障関連の法律はあるのでしょうか。

A 中国の中央政府が2020年6月に制定した香港国家安全維持法が大きな注目を集めていますが、これに限らず、中国国内にも、「国家安全法」を中心とする国家安全（安全保障）に関する多くの法律が存在し、日本企業の中国ビジネスにおいて要注意なものも少なくありません。

1 中国の国家安全観の特徴

中国における国家安全ないし安全保障の基本方向を端的に表すものとして、習近平総書記が2014年に提唱した「総体的国家安全観」（总体国家安全观）があります。ここでは、「中国の特色ある国家安全の道」として、「人民」の安全とともに、「政治」と「経済」の安全が特に強調されています。さらに、具体的な安全の対象として、政治、国土、軍事、経済、文化、社会、科学技術、情報、生態、資源、核が挙げられています。また、新型コロナウイルス問題を踏まえて、20年4月の習総書記の談話では、「生物安全」（バイオセキュリティ）も国家安全の必要な要素と明確に位置付けられました。

国家安全保障において、基幹産業や技術、情報セキュリティ、天然資源等の経済的側面を重視する「経済安全保障」は、近時、米国をはじめ日本を含む多くの国で強調されるようになってきました。中国では、こうした経済安全保障はもちろん、文化、社会なども幅広く国家安全の対象として明確に位置付けられています。

また、例えば香港国家安全維持法等でも示されているように、台湾・香港に対する中国の「主権」に関わる問題は非常に重視されており、また外国・域外の勢力と国内との連携に対する強い警戒感も規定に反映されています。さらには、国外との関係だけでなく、国家安全を「国内問題」としても位置付けている点も中国の特徴の一つと言えます。

2 国家安全法

こうした「総体的国家安全観」を具体化した、国家安全に関する基本法が、「国家安全法」（15年）です。

国家安全法では、国家安全に関する業務は中国共産党が指導、集中統一し、具体的な意思決定等は党中央国家安全指導機構（中央国家安全委員会）が行う

ものとされています。

また、同法では、総体的国家安全観における安全の対象をより具体化し、金融、食糧、ネットワークが国家安全の重要な要素であることが示されています。さらに民族、宗教、さらには宇宙空間や海底・極地などにも言及しています。

その上で、投資・基幹技術・ネットワーク技術製品等に対する国家安全審査制度、諜報情報制度などの国家安全のための制度の枠組みなどが定められています。公民（国民）や組織に対する国家安全に関する遵守や報告、証拠提供、支援協力等の義務などについて規定されている点も特徴的と言えます。

3 その他の主な国家安全関連の法令

国家安全法のもと、様々な角度から国家安全に関する事項について定めた法令があります。

(1) 国家情報等関連

秘密保護に関する国家秘密保護法（1988年）や反スパイ法（14年）、インテリジェンスに関する国家情報法（18年）などがあります。

国家情報法では、国家の情報収集活動に対する公民や組織の協力義務なども定められています。また日本企業が中国で情報収集する際は、国家秘密保護法や反スパイ法違反の疑いがもたれないための注意が必要です。

(2) 治安維持、台湾・香港等関連

反テロリズム法（16年）や治安管理条例（06年）などがあります。また、たとえば国外NGOの国内活動について規制する国外NGO国内活動管理法（17年）などもあります。台湾に関しては反国家分裂法（05年）、香港については、前述の香港国家安全維持法（20年）などがあります。

2020年7月

情報クリップ



■ 7/17 令和2年度第2回賛助会員セミナー開催

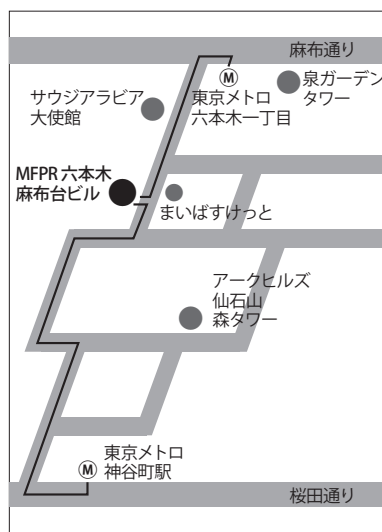
7月17日に、「ポスト・コロナ時代のアジア経済連携」をテーマに、政策研究大学院大学の篠田邦彦教授より、WTOを取り巻く状況や改革の必要性、東アジア広域経済圏における各国の構想や立場、ポスト・コロナにおける東アジア協力の可能性について講演いただいた。約70人の方にご参加いただいた。

■ 7/30 「対話山東—日本・山東産業協力オンライン交流会」開催

中国済南市、東京、大阪の各会場と山東省内や日本各地の来賓をオンラインでつなぐ形式で開催。主催者発表で合計約2万9000人が参加した。バイオ医療やハイエンド製造など17プロジェクトの調印式、李干傑省長の挨拶、中国国際貿易促進委員会の高燕会長や二階俊博自民党幹事長、日中の政界・首長らの来賓挨拶などが行われた。東京会場では午後、「中日健康・シルバー産業マッチング交流会」とオンライン商談会も開催された。

■ 東京本部事務所移転しました

新住所：
〒106-0032 東京都港区六本木1丁目8-7
MFPR 六本木麻布台ビル6階
電話：03-5545-3111（総務部）
03-5545-3112（調査部）
03-5545-3113（事業開発部）
03-6645-3114（東北・イノベーション事業部）
FAX 番号（共通）：03-5545-3117



2020年10月号は・・・
■ SPECIAL REPORT
**中国の改革開放と
新たなビジネスモデル**

日中経協ジャーナル

2020年9月号（通巻第320号）令和2年8月25日発行
 発行人 高見澤学
 発行所 一般財団法人日中経済協会
 JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION
 東京 〒106-0032 東京都港区六本木1-8-7 MFPR 六本木麻布台ビル6階
 TEL. 03-5545-3111 FAX. 03-5545-3117
 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 2020
 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 ISBN978-4-88880-289-5 C2033

編集後記
 8月より当協会は新しい事務所に移転しました。世の中では「新常态」や「新しい生活様式」がもてはやされていますが、この編集後記を認めている時、まさに新しい事務所に慣れようとしているところです。しかし世の中が移ろいやすいものであるからこそ、基本に立ち返り物事を冷静に見極める事が今までより大切になっていくのではないかと、開欄作業しながら思った次第です。（伊藤）

***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込みになります。
 URL: <http://www.tokyo-kansho.co.jp>
 Amazon Japan でもご購入できます。

DATA ROOM

中国・日中の主要経済指標

本表は、中国国家统计局発表を中心に、2020年第2四半期までの主要経済指標(速報値)をとりまとめたものです。データが更新された場合は、当会ウェブサイト (<http://www.jc-web.or.jp/>) に反映します。

項目	単位	2017年	2018年	2019年 1~3月	2019年 1~6月	2019年 1~9月	2019年	2020年 1~3月	2020年 1~6月
国内総生産(GDP) 名目額	億元	820,754	900,309	213,433	450,933	697,798	990,865	206,504	456,614
// 実質成長率(前年比)	%	6.8	6.6	6.4	6.3	6.0	6.1	-6.8	-1.6
四半期 GDP 実質成長率(前年比) (注1)	%			6.4	6.2	6.2		-6.8	3.2
1人当たり GDP	元	59,660	64,644				70,892		
// 実質成長率(前年比)	%	6.3	6.1				5.8		
食糧生産量	億トン	6.6161	6.5789				66,384		
工業生産額(付加価値ベース)	億元	279,997	305,160				317,109		
// 前年比	%	6.4	6.1				5.7		
うち一定規模以上の工業企業(前年比) (注2)	%	6.6	6.2	6.5	6.0	5.6	6.9	-1.1	-1.3
固定資産投資額 (注3)	億元	631,684	635,636	101,871	299,100	461,204	551,478	84,145.0	281,603
// 前年比(名目)	%	7.2	5.9	6.3	5.8	5.4	5.4	-16.1	-3.1
不動産開発投資額	億元	109,799	120,264	23,803	61,609	98,008	132,194	21,963.0	62,780
// 前年比(名目)	%	7.0	9.5	11.8	10.9	10.5	9.9	-7.7	1.9
社会消費財小売総額 (注4)	億元	366,262	380,987	97,790	195,210	296,674	411,649	78,580.0	172,256
// 前年比(名目)	%	10.2	9.0	8.3	8.4	8.2	8.0	-19.0	-11.4
消費者物価指数(CPI)	%	1.6	2.1	1.8	2.2	2.5	2.9	4.9	3.8
工業品出荷価格指数(PPI)	%	6.3	3.5	0.2	0.3	4.0	3.2	-0.6	-1.9
都市部1人当たり可処分所得	元	36,396	39,251	11,633	21,342	31,939	42,359	11,691.0	21,655
// 実質伸び率	%	6.5	5.6	5.9	5.7	5.4	5.0	-3.9	-2.0
農村部1人当たり可処分所得 (注5)	元	13,432	14,617	4,600	7,778	11,622	16,021	4,641.0	8,069
// 実質伸び率	%	7.3	6.6	6.9	6.6	6.4	6.2	0.9	3.7
都市部新規雇用者数	万人	1,351	1,361	324	737	1,097	1,352	229	564
都市部調査失業率	%	4.98	4.90	5.20	5.10	5.20	5.20	5.70	5.70
都市部登録失業率	%	3.90	3.80	3.67	3.61	5.20	3.62	3.66	3.1
中国の貿易総額(中国海関統計)	億ドル	41045	46230	10,272.1	21,612.0	33,517.8	457,612.6	9,432.2	20,297.0
// 前年比	%	11.4	12.6	-1.5	-2.0	-2.4	-1.0	-0.1	-6.3
中国の輸出額	億ドル	22,635.2	24,874.0	5,517.6	11,712.0	18,251.1	249,902.9	4,782.1	10,987.0
// 前年比	%	7.9	9.9	1.4	0.1	-0.1	0.5	-13.3	-6.2
中国の輸入額	億ドル	18,409.8	21,356.4	4,754.5	9,900.0	15,266.8	207,709.7	4,650.1	9,309.0
// 前年比	%	15.9	15.8	-4.8	-4.3	-5.0	-2.7	-2.9	-6.4
中国の輸出入収支	億ドル	4,225.4	3,517.6	763.1	1,812.0	2,984.3	42,193.2	132.0	1,678.0
中国の対日貿易総額(中国海関統計)	億ドル	3,029.8	3,276.6	741.8	1,511.0	2,318.5	3,150.5	668.9	1,470.9
// 前年比	%	10.1	8.1	-2.1	-4.0	-4.9	-3.9	-10.1	-2.9
中国の対日輸出額	億ドル	1,373.2	1,470.8	353.0	695.0	1,061.8	1,432.7	296.3	674.3
// 前年比	%	6.1	7.2	2.6	-1.1	-1.5	-2.6	-16.0	-3.1
中国の対日輸入額	億ドル	1,656.5	1,805.8	388.8	816.0	1,256.8	1,717.8	372.6	796.6
// 前年比	%	13.7	8.9	-6.1	-6.4	-7.6	-4.9	-4.7	-2.6
中国の対日輸出入収支	億ドル	-283.3	-335.0	-35.8	-121.0	-195.0	-285.1	-76.3	-122.3
世界の対中直接投資契約件数(中国商務部統計) (注6)	件	35,652.0	60,533.0	9,616.0	20,131	30,871	40,888		
// 前年比	%	27.8	69.8	-32.9	-32.0	-32.8	-32.5		
世界の対中直接投資実行額 (注7)	億ドル	1,310.4	1,349.7	358.0	707.4	1,007.8	1,381.4	312.0	679.3
// 前年比	%	4.0	3.0	3.7	3.5	2.9	2.4	-12.8	-4.0
日本の対中直接投資契約件数 (中国商務部統計)	件	590.0	828.0					169	
// 前年比	%	2.4	40.3						
日本の対中直接投資実行額 (注9)	億ドル	32.7	38.1	10.9	19.8	31.4	33.3	8.9	
// 前年比	%	5.1	16.5	1.9	8.8	-0.3	-0.2		
経常収支	億ドル	1,649	491	586	882	549	1,413	-297	859
マネーサプライ(M2) (注7)	億元	1,676,769	1,826,744	1,889,412	1,921,360	1,952,250	1,986,489	2,080,923	2,134,949
// 前年比	%	8.2	8.9	8.6	8.5	8.4	8.7	10.1	11.1
外貨準備	億ドル	31,399.5	30,727.1	30,987.6	31,192.3	30,920.0	31,079.24	30,606.33	31,123.28
対外債務残高 (注8)	億ドル	17,106.2	14,200.0	13,600.0	19,980.0	20,325.0	20,572.8	20,946.0	
対ドルレート	元/US\$	6.7518	6.6174	6.7093	6.8747	7.0729	6.8985	7.0119	7.0795
日本の対中貿易総額 (財務省貿易統計・ジェットロ換算)	億ドル	2,969.1	3,174.1	728.1	1,462.3	2,232.3	3,039.6	649.1	
// 前年比	%	9.8	6.9	-14.2	-18.9	-3.9	14.1	-10.9	
日本の対中輸出額	億ドル	1,326.5	1,439.5	309.1	638.0	974.2	1,347.0	296.1	
// 前年比	%	16.5	8.5	-8.4	-9.3	-8.3	-6.4	-4.2	
日本の対中輸入額	億ドル	1,642.6	1,734.6	419.0	824.3	1,258.2	1,692.6	353.0	
// 前年比	%	5.0	5.6	0.0	-0.9	-0.1	-2.5	-15.7	
日本の対中輸出入収支	億ドル	-316.0	-295.1	-109.9	-186.3	-284.0	-345.7	-56.9	
日本の対中直接投資額 (財務省国際収支状況・ジェットロ換算)	億ドル	111.2	107.6	36.3	79.7	43.0	143.71	31.14	
// 前年比	%	16.7	12.8	91.3	53.4	-44.5	33.6	-14.3	

(注1) 四半期 GDP 実質成長率は、1~6月では第2四半期、1~9月では第3四半期についての前年同期比を示す。

(注2) 2011年からは年間売上2,000万元以上の工業企業を指す。

(注3) 2011年からは不動産投資・農村個人投資を除き、固定資産投資の対象を50万元以上から500万元以上に引き上げた。

(注4) 個人の住宅購入を含まない。

(注5) 2014年までは農民1人当たり純収入(四半期は農民1人当たり現金収入)。

15年からは「農村部1人当たり可処分所得」。

(注6) 対中直接投資は金融分野(銀行・証券・保険)を含まない。

(注7) マネーサプライ、外貨準備、対外債務残高は期末数。対ドルレートは年間平均数、四半期は期末数。

(注8) 2015年からは人民元建ての対外債務残高を含む(2014年もそれに伴い調整された)。

(注9) 2019年の日本の対中直接投資実行額は、1~10月まで。

(出所) 中国国家统计局、中国海関総署、商務部、人力資源・社会保障部、中国人民銀行、国家外務管理局、ジェットロ発表等から日中経済協会が作成。

日中経済協会の出版案内

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 2019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。
19年版は三新経済を含む179のデータを更新。組織人事、主要法令は最新情報を反映しました。

A4判176ページ・本文2色刷・一般財団法人日中経済協会 2019年8月30日発行
定価 本体4,000円(税別) / 会員価格 本体3,000円(税別)
ISBN978-4-88880-275-8



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

政府刊行物東京サービス・ステーション

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町 1-2 Tel.03-3292-2746 Fax.03-3292-1670

下記ホームページからお申し込みになれます。

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

●Amazon Japan、最寄りの書店でもご購入できます。

●海外からの注文、購入をご希望の方は下記にお申し込みください。

株式会社 OCS

海外生活サポートサービス

Tel.03-5534-7965

下記ホームページからお申し込みになれます。

URL <https://www.ocs.co.jp>

※賛助会員は会員価格でお求めになれますので日中経済協会総務部までご連絡ください。Tel.03-5545-3111 Fax.03-5545-3117

一般財団法人 日中経済協会
JAPAN-CHINA ECONOMIC ASSOCIATION

定価 本体 800 円+税

ISBN978-4-88880-289-5
C-2033 ¥800E



9784888802895



1922033008008