

第1章

「一帯一路」構想の現状と課題

大西 康雄

はじめに

近年、中国経済を概括する言葉として「新常态（ニューノーマル）」が定着している。その内容は、中国が「中所得国の罫」に直面しており、罫を突破して先進国になるためには、（1）高度成長から中高度成長への転換、（2）経済構造の絶えざる最適化、グレードアップ、（3）成長のエンジンを、生産要素投入拡大からイノベーション（技術革新）に転換すること、などが必要であることを示している。本章が対象とする対外経済面において「罫」は、中国が従来有していた競争優位（特にコスト優位）が失われるという形で現れている。こうした情勢に対応して新たな競争優位を獲得するために、対外経済政策を調整することが求められているといえよう。

本章では、「一帯一路」構想（中国語：倡 議以下「構想」）がこうしたマクロ経済の構造調整、対外経済政策調整の一端を担っているとの理解に立って、同構想が提起された背景を分析し、それが中国経済や中国企業の対外進出の動向に与える影響について予測を試みる。第1節では、「構想」が提起された経緯とその意図について整理する。第2節では、「構想」を中国の対外経済政策全体の中に位置付けて、改めてその意義を分析する。第3節では、「構想」が中国企業の対外進出に与えている影響について整理し、第4節では日中経済関係の視点から、「構想」が有している可能性＝示唆を検討し、それが今後に与える影響についてみていく。そして、以上の行論を通じて、本研究報告全体の導入部となることを目指したいと考える。

第1節 構想の提起と意図

2013年9月に中央アジア諸国を歴訪した習国家主席は、カザフスタンのナザルバエフ大学での演説で「シルクロード経済帯」建設構想を提起したのに続いて10月のASEAN

N歴訪時に「21世紀海上シルクロード」の建設を提案した。以後、両者は統一された「一带一路」構想（以下、「構想」）と呼称されることになり、同年12月の中央経済工作会議において正式に同名称での政策推進が確認された。

このように、「構想」の第1の特徴は、国家指導者によるトップダウン方式で提起された後、各方面で議論が本格化し、新しい発展構想としての内容が付与されていったことである。

第2の特徴は、「構想」が対象国（中国語：沿線国）の参加と共同发展を強調していることである。このことは、構想の初の公式文書である「シルクロード経済帯と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」（国家发展改革委員会、外交部、商務部2015。以下、「ビジョンと行動」）が「基本理念」として（1）平和協力、（2）開放と包容、（3）相互学習、（4）相互利益をウィンウィン、をさらに「5原則」として（1）国連憲章・平和共存5原則、（2）開放・協力、（3）調和と包括性、（4）市場を通じた運営、（5）相互利益とウィンウィン、を掲げていることから読み取ることができよう。

第3の特徴は、「構想」を資金的に支えるためにアジアインフラ投資銀行（AIIB）に代表される国際金融機関を設立していることである。AIIBの資本規模目標は1000億ドルで先行して設立されたBRICS新開発銀行の同500億ドルを加えるとアジア開発銀行（ADB）の1635億ドルに比肩し、加盟国数87カ国（本章執筆時点）はADBの67カ国・地域を上回っている。表1-1に「ビジョンと行動」が言及している「重点協力分野」と「協力メカニズム」を示す。

表1-1 「ビジョンと行動」における重点協力分野と協力メカニズム

重点協力分野		
①政策の調整	②インフラの接続（交通、エネルギー、光ファイバーケーブル）	③貿易手続きの利便化
④情報交換の強化	⑤貿易分野の開拓	⑥投資の利便化
⑦進行産業分野での協力	⑧産業チェーンの合理化	⑨対象国企業の対中投資、中国企業の対象国投資の奨励
⑩資金協力	⑪金融監督・管理の協力	⑫国民レベルの相互理解促進
⑬相互の留学生規模拡大	⑭観光協力	⑮伝染病情報の共有
⑯科学技術協力の強化	⑰若年層の就業・起業支援	⑱交流における政党・議会の役割強化
⑲民間組織の交流協力の強化		

協力メカニズム

① 二国間協力

② 多国間協力

上海協力機構（SCO）、中国ASEAN10+1、アジア太平洋経済協力（APEC）、アジア欧州会合（ASEM）、アジア協力対話（ACD）、アジア信頼醸成会議（CICA）、大メコン・サブリージョン経済協力（GMS）、中国アジア地域経済協力（CAREC）など

（出所）国家発展改革委員会，外交部，商務部 2015 より筆者作成

協力分野が広範なこと，協力メカニズムについては，従来からある枠組みを活用して堅実に取り組もうとしていることがわかる。次に，表 1-2 に「構想」の対象国を示す。対象国について現状では確定した公式見解はなく，その範囲は広大であるものの，中国の対外政策の重点対象国を列挙したとみることが出来そうだ。

表 1-2 「一带一路」沿線国リスト

地域	国家
北東アジア（1）	モンゴル
中央アジア（5）	カザフスタン，ウズベキスタン，トルクメニスタン，キルギス，タジキスタン
東南アジア（10）	インドネシア，タイ，マレーシア，ベトナム，シンガポール，フィリピン，ミャンマー，カンボジア，ラオス，ブルネイ
南アジア（8）	インド，パキスタン，バングラデシュ，スリランカ，アフガニスタン，ネパール，モルディブ，ブータン
西アジア（18）	サウジアラビア，イラン，イラク，アラブ首長国連邦，オマーン，カタール，トルコ，クウェート，バーレーン，イスラエル，エジプト，キプロス，ヨルダン，レバノン，シリア，パレスチナ，イエメン共和国，ギリシャ
独立国家共同体（7）	ロシア，ウクライナ，ベラルーシ，グルジア，アゼルバイジャン，アルメニア，モルドバ

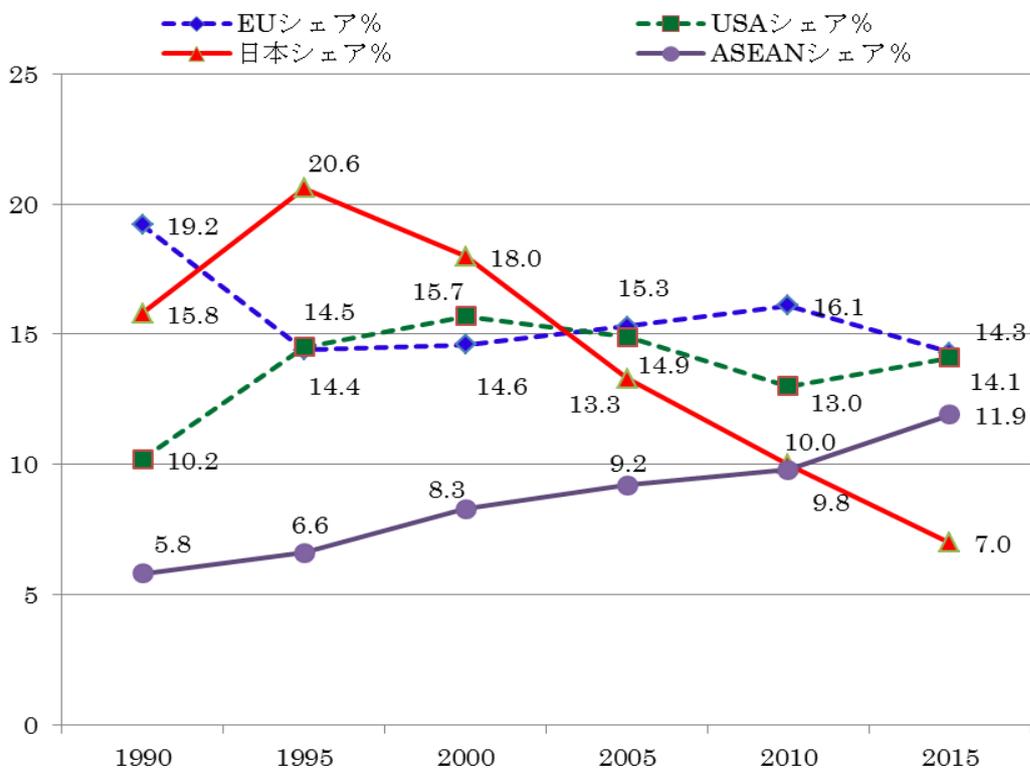
中東欧（16）	ポーランド、ルーマニア、チェコ、スロバキア、ブルガリア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、スロベニア、エストニア、クロアチア、アルバニア、セルビア、マケドニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、モンテネグロ
---------	---

（出所）王永中，李曦晨 2015 より筆者作成。

第2節 構想と中国の新対外経済政策

冒頭で記したように、「構想」は新しい対外経済政策の一環と理解できるが、その登場の背景をもう少し詳しくみると、中国の対外経済ポジションの大きな変化がある。第1に挙げられるのは、貿易関係の多角化である。図1-1に相手国・地域別貿易額の推移を示した。相手国が多角化している中、日本のシェア低下が目立つ。15年の対外貿易（貨物輸出入）額の国・地区別シェアをみると、EU14.3%、アメリカ14.1%、ASEAN11.9%、日本7.0%、韓国7.0%であった。

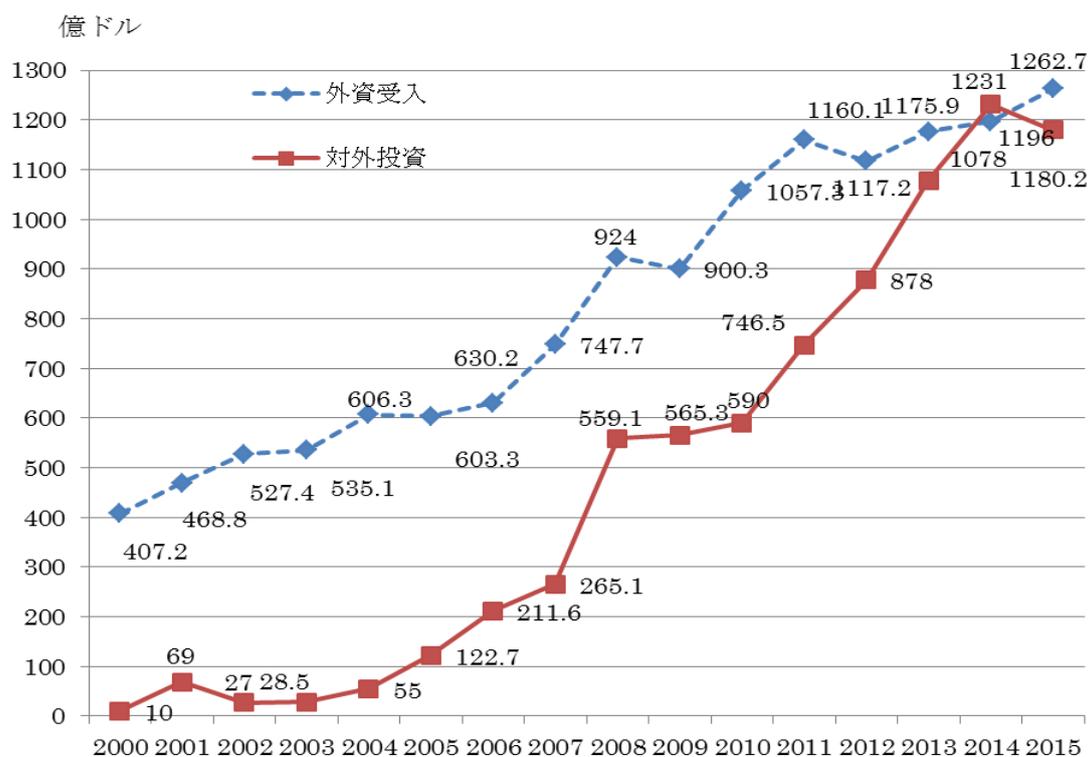
図1-1 相手国・地域別貿易の推移（シェア%）



（出所）中国統計局 各年 より筆者作成

第2に挙げられるのは、中国が外国直接投資を受け入れると同時にほぼ同規模の海外直接投資を行っていることである。その額は中国共産党第17回党大会（07年10月）で「走出去」（積極的対外投資）政策が宣言されて以来急拡大し、15年の外国直接投資受入れ額は1356億ドル、海外直接投資額は1456.7億ドルで、両者ともアメリカに次ぐ世界第2位となっている（図1-2）。

図1-2 中国の外資受け入れ、対外直接投資の推移（2000～2015年）



（出所）中国国家统计局 各年，各種報道より筆者作成

こうした変化が対外経済政策に求めるのは、（1）多角化した貿易をカバーできる、より広域な自由貿易協定（FTA）であり、（2）自国の投資を守る投資保障条項を含む高度なFTAということになる。

実際、近年の中国の対外政策も（1）（2）を指向するものであったが、世界のFTAの趨勢は、関税低減を主とする旧来型FTAから環太平洋経済協定（TPP）に代表されるような、全般的規制緩和を軸とするより高度なものへと変化しており、一段と踏み込んだ対応が必要な状況となっていたのである。筆者の理解では、これに対し中国が第1に打ち出したのが上海を嚆矢とする自由貿易試験区実験であった。同実験では、開放が不十分であったサービス分野を中心に投資業種制限の緩和や各種手続きの簡素化・利便化が目指されており、

特にアメリカとの規制緩和交渉（米中戦略経済対話）を意識して、その内容を実験区という特定地域で試行してみるという意義付けがなされていた¹。また、アジア経済研究所が経済地理シミュレーションモデル（Institute of Developing Economies – Geographical Simulation Model:IDE-GSM）を用いて上海社会科学院と行った共同研究では、自由貿易試験区の実験措置が広範かつ迅速に実行された場合には、中国のGDPに対し明確な押し上げ効果が期待できるというシミュレーション結果が得られており、実験区の意義は大きい（大西編 2016 参照）。

ただし、その効果を地域別に細かく見ると、波及範囲は沿海地域に集中し、内陸地域には及ばないという問題点も見取れる。「構想」は、自由貿易試験区実験のこうした限界を補い、内陸地域の経済発展を支援するものである。表1-1に示したような、対象国とのより広範なFTA その他の経済協定の締結、中国－対象国－欧州を結ぶ交通インフラの改善などは、内陸地域経済に対して押し上げ効果を持ちうる。地域別の経済発展に対する効果に注目して述べれば、自由貿易試験区実験は、すでに中所得国レベル（一人当たりGDPが1万ドル水準）に達した沿海地域が、世界的FTAの趨勢にキャッチアップし、「中所得国のワナ」（中所得国が高所得国になるためには制度的革新や産業構造転換が必要だが、経済的・社会的な原因から、なかなかそれが果たせない状態）を、規制緩和の推進によって回避するための施策だといえる。一方「構想」は、依然として大きな沿海地域と内陸地域の格差を縮小し、同時に重厚長大部門を中心に蓄積されている過剰生産能力の対外移転を行うための施策である。二つの施策はその方向性も内容も異なるが、いずれも中国の現実が必要としているものである。両者を同時に推進することには合理的理由があるといえよう。

第3節 構想と中国企業の対外進出

表1-1からみてとれるように、「構想」の重点のひとつは、各種のインフラ整備によってその周辺に産業集積を形成することである。まず、その陸上部分を見てみよう。好例の一つが、中国と欧州をつなぐ物流ルートを整備し、ルートの起点である重慶への産業集積を促進している渝新欧（重慶－新疆－欧州）鉄道である。同ルートは、もともとは重慶周辺のPC産業、自動車産業が求める欧州との直通ルート確保の要請から整備が始まったが、（1）輸送量の増加、（2）輸送効率の向上、（3）輸送コストの低減、がさらなる産業集積をもたらす好循環を産んだ。各項目をみると、（1）2015年の欧州向けコンテナ列車発着回数は267回に達し、（2）輸送時間は片道16～20日から13日へ短縮、（3）1コンテナ（40フィート標準）あたり輸送費が9千ドルから6000～7000ドルに低減している。（3）

¹ アメリカにトランプ政権が誕生してTPPからの離脱が打ち出されたが、筆者は、中国・アメリカ二国間で交渉を進めるという米中戦略経済対話のスキームは活着していると考えている。

について補足すると、これは海運の同3000～4000ドルより高いものの、海運は約3倍の時間を要する。時間を優先する高付加価値の貨物であれば、鉄道ルートを選択する意味がある²。もっとも、その輸送能力からして鉄道輸送が海運を代替することはできない。鉄道輸送は、海運より運賃は高いが輸送日数は短く、航空輸送より運賃は安い輸送日数が長い、という特性から両者のニッチにある貨物需要を狙うものと位置づけることができる。2016年10月に公布された「中国欧州直通列車建設発展長期計画」（推進「一带一路」建設領導小組弁公室 2016, 以下「列車発展計画」）によると、2016年6月末時点で中国欧州直通列車の累計運行数は1881、国内の起点都市は16、海外の終点都市は12で運行ルートは39本、輸出入額170億ドルとなっている。

もうひとつ注意を要するのは、上記ルートは中国－欧州をノンストップで結ぶもので、途中での貨物積卸を想定していないことである。従ってルート沿線に産業集積を産むためには、別の工夫が必要である。「列車発展計画」にはこうした発想がみられる。そこでは、欧州の都市に加え、内陸アジア諸都市（ウランバートル、アルマティ等）やモスクワ、ミンスク、中東諸都市（テヘラン、イスタンブール等）が終点となるルートが提示されており、これら新ルートの沿線では生産能力協力（生産能力移転）を行うほか、海外経済貿易協力区、国家工業園区、自由港区を建設して貨物需要を創出するとしている。この点に関連して今後の動向が注目されるのは、「列車発展計画」と自由貿易試験区実験の連携である。2016年9月に従来4自由貿易試験区に加えて7都市が指定されたが、そのうち6都市（大連、鄭州、西安、武漢、重慶、成都）は「列車発展計画」中でも有力な始発点である。これら都市では、先行する4都市と同様に貿易や対外投資分野での規制緩和措置が適用されることになる。貿易取引、投資活動が活発化し、列車で繋がれる沿線都市との結びつきが強化され、貨物需要が増加することが期待される。

海上部分ではさらに大きな進展がみられている。それは、中国の対外貿易が拡大する中で「構想」に先行して進められたものである。すでに全世界の10大コンテナ港のうち6港が中国大陸部と香港に位置するが、これらと欧州・中東・アフリカを結ぶ航路上において中国の港湾投資が実施されてきた。その全体像はなかなか把握できないが、イギリスの研究機関とFinancial Timesの共同研究によると、2010年以来、中国企業・香港企業が関与し、あるいは関与を公表している港湾プロジェクトは少なくとも40あり、総投資額は456億ドルに達している。この結果、全世界の海上コンテナ輸送の67%が、中国が所有ないし出資している港湾を経由していると見られる³。

なお、「構想」の陸上部分、海上部分に共通する「海外経済貿易合作区」（以下、「合作区」）と呼ばれる工業団地についてその実態をみておこう。「合作区」プロジェクトは08

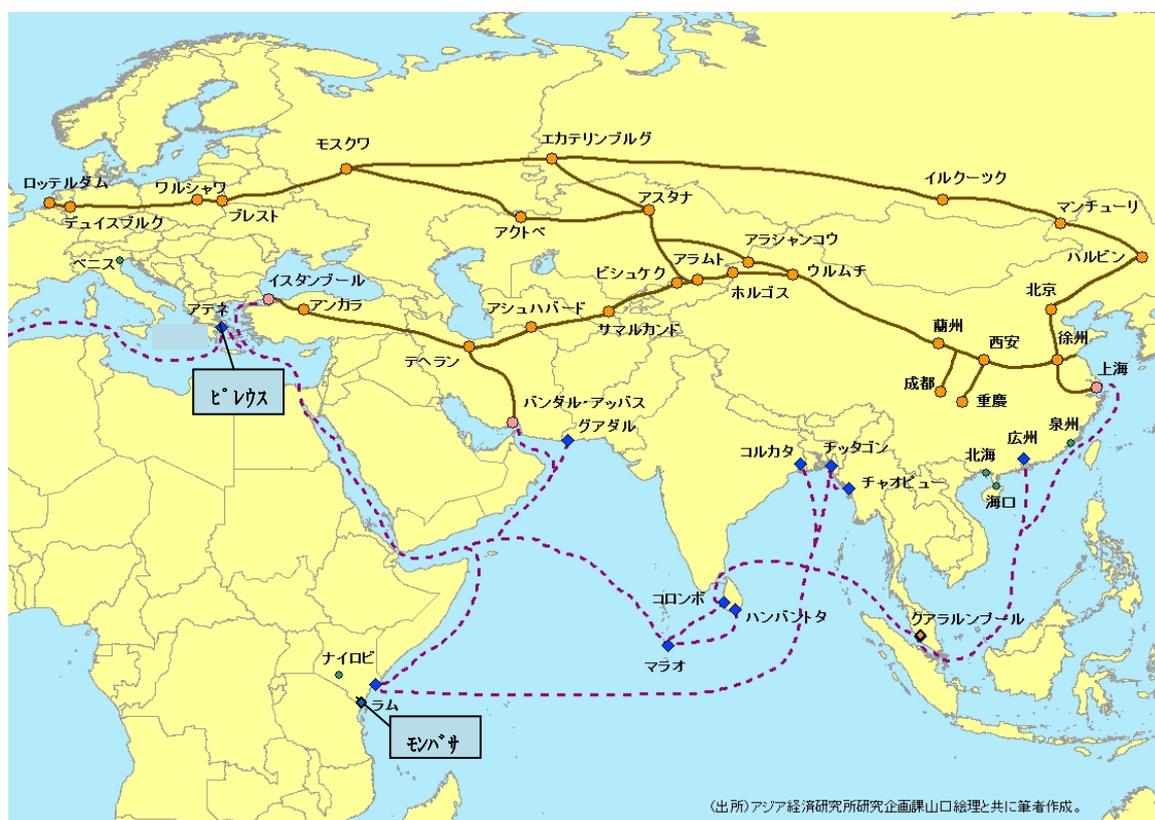
²以上は、16年7月に筆者が渝新欧物流公司で行ったヒヤリングによる数字である。

³ 英国《金融時報》：中国的海上超級大国之路

http://www.guancha.cn/strategy/2017_01_25_391299_s.shtml

年にスタートしたもので、15年1月時点で50カ国、118カ所に達しており、「構想」対象国では、「一帯」諸国に35カ所、「一路」諸国に42カ所が開設済みである（伊藤 2015）。「合作区」は、前出の「ビジョンと行動」においても建設の推進が謳われているが、「構想」が対象国の工業化を推進する作用を考慮する場合、最も重要な部分である。中国は、対外政策上重視する国々において、インフラ建設と「合作区」を組み合わせる形で推進している。例えば、パキスタンのグアダル港やスリランカのハンバントタ港では、港湾に隣接して「合作区」という名称を用いてはいないものの産業団地を建設していると報じられている。図1-3に「構想」の陸上・海上ルートの概念図を示す。

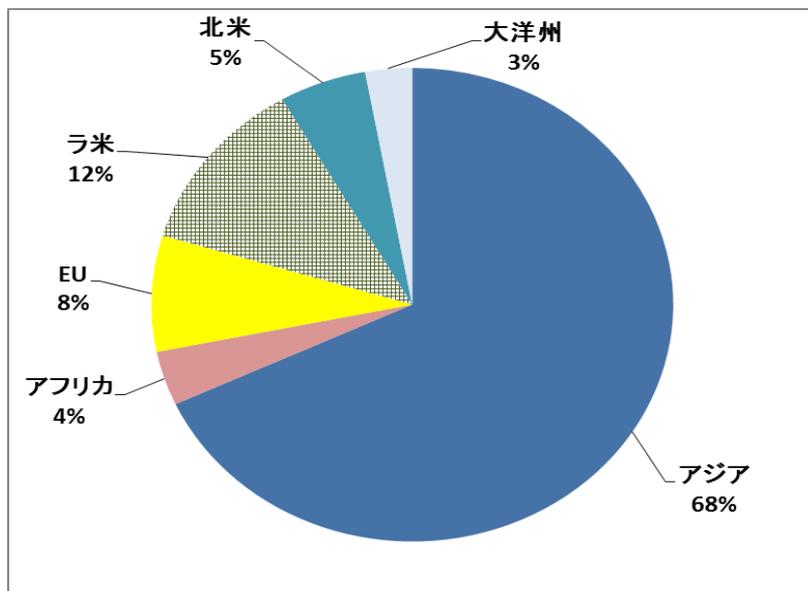
図1-3 「一带一路」構想の陸上・海上ルート概念図



(出所) アジア経済研究所企画課山口絵理と筆者作成

本節の最後に、中国の海外直接投資の現状を確認しておこう。中国の海外直接投資額は15年のフロー額で世界2位、14年末の累積投資額（8826.4億ドル）で世界第8位となっているが、その投資先別構成は図1-4の通りである。アジア向けが圧倒的に見えるが、57.8%は香港向けであり、さらに第三国に再投資されていると見られるが、最終投資先は不明である点に注意が必要だ。

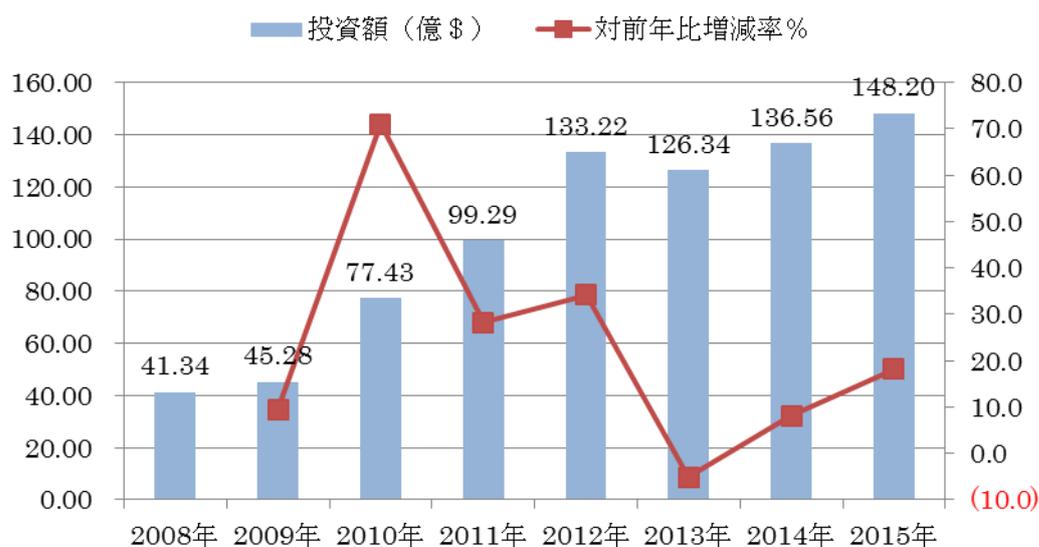
図 1-4 中国の対外投資累積額構成 (2014 年末, %)



(出所) 中华人民共和国商务部・国家统计局・国家外汇管理局 2015 より筆者作成。

さらに図 1-5 に「構想」対象国向け投資の動向を示した。「構想」対象国 (アジア, アフリカ, EU に含まれる) への投資は, 15 年に 148.2 億ドルと全投資額の約 10%であった。すでに一定の割合を占めており, かつ 09 年以降の伸び率平均は 23%で他地域向けに比べて早く, 今後そのシェアはかなりのテンポで拡大すると予想される。

図 1-5 中国の「構想」対象国向け直接投資の動向



(出所) 国务院發展研究中心整理のデータより筆者作成

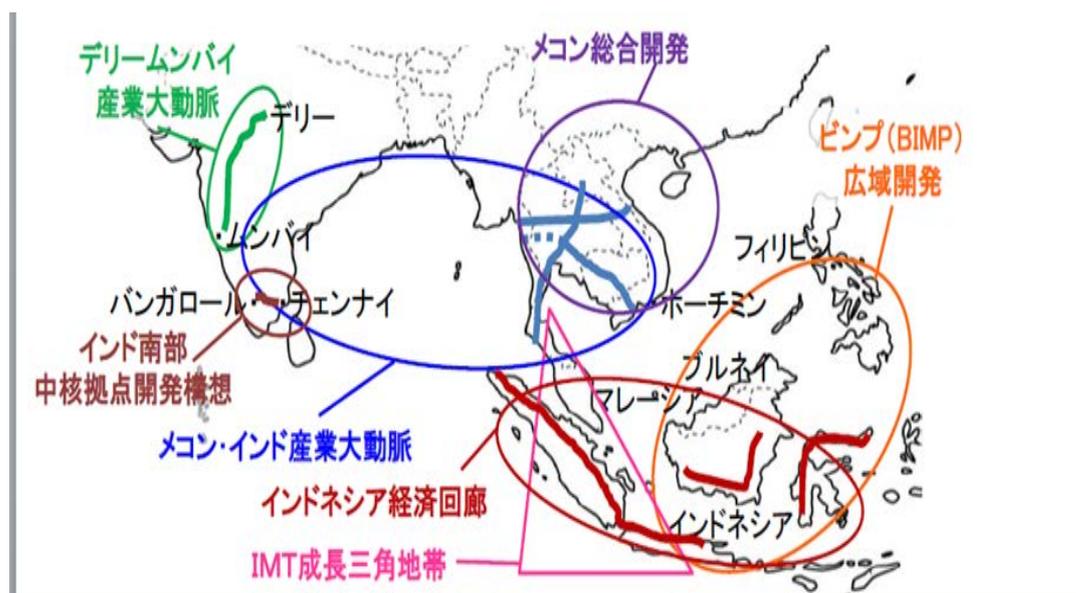
対象国向け投資の業種別の統計は得られないが、各種報道等で「合作区」の実際を見ると、(1) 中国企業が比較優位を有する業種：軽工業、家電、繊維、アパレルなど、と(2) 中国で生産能力過剰となっている業種：鉄鋼、電解アルミ、セメント、厚板ガラスなどが中心になっている。今後ともこうした傾向が続くとみてよいだろう。本節で見てきたような陸上ルート、海上ルートの整備、それに伴う貿易と投資の拡大を通じて次第に中国を中心とする経済圏が形成されていくことは間違いないと思われる。

第4節 日中経済関係への示唆

「構想」が日中経済関係に直接の影響を与えることは、現段階では想定しにくい。しかし、冒頭で述べたように「構想」の背景には中国経済が「新常态」に移行している現実があり、日本もそれに応じて対中国スタンスを調整していく必要がある。そうした認識を踏まえてもう少し具体的に「構想」に対応するに当たってのポイントを記しておきたい。

第1に協力の枠組みであるが、「構想」に相当する日本のインフラ計画としては「アジア総合開発計画」(09年の東アジアサミットで日本が策定を提案したもので、地域ごとの具体的プロジェクトリストは約700に及ぶ)がある。同計画自体はまさに構想段階にとどまっているが、その一つで実施段階にある「ASEAN連結性マスタープラン」は域内の連結性向上を目指すもので「構想」と補完・協力していくことが可能だ。図1-6に経済産業省のHPから採った上記のプロジェクトの概念図を示す。

図1-6 アジア総合開発計画のインフラ建設構想



(出所) 経済産業省 HP http://www.meti.go.jp/committee/summary/0003410/013_01_02pdf

第2に資金支援の枠組みとしては、AIIB等の中国主導の融資に対し、ADB等の融資、円借款等で協調できる。事実、本章執筆時点において報道ベースで判明しているAIIBの融資案件9件（融資額17.3億ドル）中6件（12.64億ドル）はADB、世界銀行、欧州復興開発銀行との協調融資となっている⁴。またAIIBに対しては、資金面だけでなく、融資の審査・実施のノウハウ等の面での支援も想定できよう。

これらを踏まえて第3に具体的プロジェクトを検討していくというプロセスが想定できる。すでにみたように「構想」対象国に対する中国企業の直接投資は本格化しており、対象国で日中企業が提携するケースも出てくるであろう。海外投資において日本企業には一日の長がある。また、両国企業が有する優位性には相互補完的な点がある。筆者が「構想」について意見交換した中国の学者は、日本企業がその経験とノウハウを強みとして中国企業と提携していくことが望ましいと率直に語っていた⁵。「構想」の進展が日本企業にも新たなビジネスチャンスをもたらすことが期待される。

おわりに

本章では、様々なレベルのソースを用いて「構想」の現状把握を試みてきた。まだまだその全体像を明らかにするには至っていないが、それを補うために「構想」が提起された背景や政策意図を分析し、今後を展望する手掛かりを得ることが出来たと考える。すなわち、中国経済の現状と、中国国内各地域の現状に鑑みると、「構想」は自由貿易試験区と並んで、対外経済政策の重要な二本柱を形成しており、今後10年単位の期間にわたって両政策が継続されることになるかと予想できる。そして、本報告書の他の章の分析を踏まえてその将来を展望すると、次第に中国を中心とする経済圏（人民元圏）が形成されていく可能性が強い。アメリカがTPP離脱を宣言するなど、国際経済環境の先行きは不透明さを増しているが、中国経済圏形成の動きは止まることはないであろう。日本としても、それを前提として対中国経済政策のみならず、「構想」関係国への政策を構築していく必要があるように思われる。2017年度も継続予定の本研究会においては、2017年秋の中国共産党大会で第2期に入る習近平政権が、自ら打ち出した両政策をどのように展開させていくのか、「構想」関連のプロジェクトがどのように実施されていくのか、その行方を注視していきたいと考える。

⁴ 「AIIB1年 融資低調」読売新聞 2017年1月17日付。

⁵ アジア経済研究所国際シンポジウム（2016年10月20日）に参加した国务院発展研究センター研究者の言。

アジア経済研究所・上海社会科学院共編『「一带一路」構想とその中国経済への影響評価』研究会報告書 アジア経済研究所 2017年

[参考文献]

(日本語文献)

大西康雄編 2016「特集 中国の自由貿易試験区 - 現状と展望」(『アジ研ワールドトレンド』16年7月号) アジア経済研究所

伊藤亜聖 2015「中国『「一带一路」』の構想と実態 - グランドデザインか寄せ集めか?」(『東亜』15年9月号) 霞山会

(中国語文献)

推进“一带一路”建设领导小组办公室 2016「中欧班列建設發展規劃(2016—2020年)」

王永中, 李曦晨 2015《中国对“一带一路”沿线国家投资的特征与风险》

http://www.cssn.cn/jjx/jjx_gzf/201511/W020151130796447771290.pdf

中华人民共和国国家发改委, 外交部, 商务部 2015「推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动」http://news.xinhuanet.com/gaogao/2015-06/08/c_127890670.htm

中华人民共和国国家统计局 各年『中国统计年鉴』北京 中国统计出版社

中华人民共和国商务部・国家统计局・国家外汇管理局 2015『2014 年度中国对外直接投资统计公报』<http://fec.mofcom.gov.cn/article/tjsj/tjgb/201512/20151201223579.shtml>

第2章

「一帯一路」構想とその沿線の特恵貿易協定に関する研究

沈玉良 彭羽

はじめに

グローバル化の二度目の挫折を受け、グローバル企業のグローバル経営が、国際投資と貿易の新ルールを呼び掛けている。それらのルールは主に EU と米国が結んだ特恵貿易協定における、WTO レベルで合意されていない規律・約定（以下、WTO-X 条項）を反映させたものである。多くの「一帯一路」沿線諸国がグローバルな特恵貿易協定（Preferential Trade Agreement, 以下、PTA）に参加したが、PTA ルールの水準は米国、日本、EU、ロシア等主導する国によって大きく異なる。今のところ中国と「一帯一路」沿線諸国との間で結ばれた PTA は少なく、ルールの水準の面で米国、日本、EU の協定とは大きな開きがある。今後は差別化原則に基づき、「一帯一路」沿線諸国の経済発展段階や現行ルールの水準に合わせて、中国とこれらの国々との間で水準の異なる FTA 網を急ぎ推し進め、中国企業と「一帯一路」沿線諸国との間の投資と貿易を拡大するためにルールを提供し保障しなければならない。

本研究では、「一帯一路」沿線の既存の PTA の分析を基に、中国とこれらの国々の貿易情勢の現状に基づいて、中国が「一帯一路」沿線で PTA を構築する理論的根拠と構想を示した。

第1節 国際貿易における新ルールの動向

21 世紀以降、多国間貿易ルール交渉の進展は緩慢であったが、米国と EU が主導する二国間、複数国間および地域貿易協定（Preferential Trade Agreements 以下、PTAs）交渉が加速し、多国間貿易ルールとは異なる、自由化水準がより高い国際貿易の新ルールが次々と形成された。中国は現在貨物貿易で世界一となり、国際貿易の新ルールの制定に参加して牽引するだけでなく理論と実践を担う重要な役割を果たしている。「一帯一路」の提唱においても関連諸国と二国間、地域、複数国間貿易協定を結んで、投資と貿易の自由化と円滑

化を進めなければならない。

最初に PTA 条項の分類研究をしたのは Henrik Horn 等の学者 (Horn et al.,2010)で、彼らは EU と米国が結んだ 28 件の PTAs の 52 の政策領域を「WTO プラス条項」(14)と「WTO-X 条項」(38)に分けた。WTO プラス条項とは現行の WTO 紀律と約定をもとに、更に市場の参入障壁と差別的措置を取り除く自由化条項であり、WTO-X 条項には WTO レベルで合意されていない規律と約定が含まれる。研究によって、EU と米国が結んだすべての PTAs には大量の WTO プラスおよび WTO-X 条項が含まれているが、採用している具体的な方策は異なることがわかった (後に HMS モデルと呼ばれる)。WTO が発行した「World Trade Report 2011」で、EU と米国が結んだ協定だけでなく、ASEAN、南米南部共同市場 (メルコスール)、中国、インド等が結んだ協定を含めた 90 余りの PTA をサンプルとして更に研究を進めた。研究によって、関税自由化のような従来の WTO プラス条項はもとより、知的財産権、政府調達等の新しい WTO プラス条項、および投資、競争、資本移動等で代表される WTO-X 条項も大量に存在することがわかった。

上記の考察に沿って、我々は世界の 363 の PTA から 100 の協定 (1948 年 1 月～2016 年 6 月)を選び、これらの協定における WTO プラス条項と WTO-X 条項を整理、比較し、現在の PTA における国際貿易の新ルールの世界的方向と基本的特徴を示した (表 1-1)。2010 年まで、世界の PTA は主に先進国と発展途上国の組み合わせが多数を占め、ルール条項が WTO プラスか WTO-X 領域か、その条項に法的拘束力があるかないかを問わず、先進国と発展途上国の組み合わせの協定はその他の組み合わせの協定より明らかに多かった。しかし、2010 年以後は、発展途上国間で締結される協定の数が急速に増え、しかもルールの範囲と水準は長足の進歩を遂げた。2010-2016 年に発展途上国間で結ばれた協定に関し法的拘束力を持つ WTO プラス条項と WTO-X 条項はそれぞれ 12 件と 4.7 件で、先進国-発展途上国間の協定を越えた。その主な原因は、近年韓国、シンガポール、チリ等の経済発展レベルが比較的高い発展途上国が PTA の構築に積極的で、これらの国々が基本的に米国型または EU 型の高水準の協定を交渉テキストとしたためである。彼らの「PTA 熱」によって、発展途上国全体の協定の数量とルールの水準が引き上げられた。

表 2-1 100 の代表的 PTA 協定における WTO プラス, WTO-X 条項の変化

年	PTA 協定国の 組み合わせ	代表的 PTA の数	WTO+	WTO-X	WTO プラス (法的 拘束力あり)	WTO-X (法的 拘束力なし)
1999 年以前	先進国間	8	6.6	5.0	6.4	4.1
	先進国-発展途上 国間	9	9.9	8.8	8.8	3.1
	発展途上国間	11	5.5	5.2	5.0	2.1
	全部	28	7.3	6.3	6.6	3.0
2000-200 9 年	先進国間	6	9.7	8.0	9.5	7.0
	先進国-発展途上 国間	37	11.4	11.1	10.6	4.7
	発展途上国間	15	8.7	4.9	7.8	2.7
	全部	58	10.5	9.2	9.8	4.4
2010-201 6 年	先進国間	0	-	-	-	-
	先進国-発展途上 国間	8	10.0	7.9	9.8	3.6
	発展途上国間	6	12.7	10.3	12.0	4.7
	全部	14	10.4	8.4	9.9	3.7
合計/平均	すべての組 合わせ	100	9.5	7.5	8.8	3.5

(注)2011 年までの代表的 PTA は WTO(2011)報告から選び(92 件), 2012 年以降の代表的 PTA は WTO 最新オフィシャルサイトで発表された PTA リストから選んだ。以下が含まれる India-Japan (2011), EU - Korea, Republic of (2011), Korea, Republic of - US (2012), EU - Ukraine (2014), Switzerland - China (2014), Eurasian Economic Union (2015), Japan - Australia (2015), China - Korea, Republic (2015)。WTO プラスと WTO-X の区分方法については Horn et al.(2010)を参照。

100 の代表的な PTA ルールの内容を見ると, WTO プラス条項の頻度が最も高いのは工業関税, 農業関税, 税関管理, アンチダンピング, 反補助金, 輸出税, TBT, GATS, TRIPS, 国家援助で, WTO-X 条項の頻度が最も高いのは競争政策, 知的財産権, 投資, 資本移動, 環境法, 農業, 研究と技術, 地域協力, 教育訓練, エネルギー等である。ただし, WTO プラス条項の内容はほとんど法律効果があるのに比べ, 多くの場合 PTAs 関連の WTO-X 条項で法的拘束力があるのは競争政策, 知的財産権, 投資, 資本移動等の四つだけであることを指摘しておく。

欧米の協定のタイプを見ると、国際貿易投資新ルールの変化において、米国型と EU 型に大きな違いが存在している。米国が主導する PTA は主に投資条項、資本移動条項、知的財産権条項および情報通信技術の開発に関する E コマース条項が含まれるに対し、EU が主導する協定には主に競争政策が含まれており、これが国際貿易の新ルールにおけるそれぞれの具体的な態度となっている。このことから、近年世界の PTA における WTO-X 条項の領域は拡大を続けているにもかかわらず、主に EU が PTA の発展を主導した結果、EU が結んだ多くの貿易協定の WTO-X 条項には法的拘束力はない。しかし、最近締結された TPP 協定は米国が求めた WTO-X 領域の拡大を反映し、従来に比べて制限条項が多くの領域に拡大され、しかも法的拘束力を持つ。この点が EU 型 PTA と明らかに異なる。

第2節 「一帯一路」沿線の PTA

「一帯一路」沿線の地域内や地域間で結んだ PTA は複雑かつ多様で、「一帯一路」沿線は経済大国が奪い合いをする重要な地域である。大国主導の PTA は経済発展の段階や開放レベル、歴史や文化等で異なるため、「一帯一路」沿線の PTA ルールの内容には明らかな差がある。

1. 「一帯一路」沿線の PTA の分布

表 2-2 に「一帯一路」沿線の PTA の基本的分布状況を整理した。まず、「一帯一路」沿線内部で結ばれた PTA と「一帯一路」沿線諸国と非「一帯一路」沿線諸国・地域との間で結ばれた PTA 数はほぼ同じで、「一帯一路」沿線内部で結ばれた PTA が 137 件、その他の地域とで結ばれた協定が 103 件であった。

次に、「一帯一路」沿線地域の PTA の分布を見ると、「一帯一路」沿線内部の PTA は主に中央・東ヨーロッパと西アジアに集中し、中央・東ヨーロッパ内部と「一帯一路」諸国との間には合計 88 の PTA が結ばれていた。非「一帯一路」沿線諸国との間に結ばれた PTA は中央・東ヨーロッパ、東南アジア、西アジアの国々に集中しており、中央・東ヨーロッパ 44 件、東南アジア 25 件、西アジア 24 件だった。

表 2-2 「一带一路」沿線の PTA の分布 単位:件, %

地域	数量		地域	数量	
	数量	比率		数量	比率
「一带一路」沿線内部	137	57.1%	非「一带一路」沿線諸国と	103	43.8%
東南アジア	13	9.5%	東南アジア	24	23.3%
中央アジア	20	14.6%	中央アジア	3	2.9%
西アジア	46	33.6%	西アジア	25	24.3%
南アジア	16	11.7%	南アジア	5	4.9%
中央・東ヨーロッパ	88	64.2%	中央・東ヨーロッパ	44	42.7%
その他	9	6.6%	その他	14	13.6%

(注)その他の国または地域には中国, モンゴル, エジプトが含まれる。

(出所)WTO と世界銀行の特恵貿易協定データベースより筆者作成。

最後に、「一带一路」沿線諸国が協定を締結した時期を見ると、2000年までに結ばれた PTA は 146 件、2001-2010 年に結ばれた協定は 101 件、2011 年以後は 56 件であった。2000 年までに結ばれた PTA と 2001 年以後に結ばれた PTA はほぼ同じ数であった。比較すると、海上シルクロード沿線で結ばれた PTA は 2001 年以後に若干多く、中央・東ヨーロッパ地域は 2000 年以前に集中していた。

表 2-3 「一帯一路」沿線の PTA 締結時期の比較

地域	2000 年前		2001-2010 年		2011 年以後	
	数量(件)	比率	数量(件)	比率	数量(件)	比率
東南アジア	4	2.7%	25	24.8%	8	14.3%
中央アジア	16	11.0%	2	2.0%	5	8.9%
西アジア	42	28.8%	18	17.8%	11	19.6%
南アジア	6	4.1%	12	11.9%	3	5.4%
中央・東ヨーロッパ	77	52.7%	36	35.6%	19	33.9%
その他	1	0.7%	8	7.9%	10	17.9%
「一帯一路」合計	146	100%	101	100%	56	100%

(出所)WTO と世界銀行の特恵貿易協定データベースより筆者作成。

2. 主要諸国と「一帯一路」沿線諸国との間で結ばれた特恵貿易協定

米国の「一帯一路」地域における特恵貿易協定は主に東南アジアと西アジアで結ばれている。米国の東南アジアにおける特恵貿易協定には 2001 年の米国ベトナム特恵貿易協定, 2003 年の米国シンガポール特恵貿易協定があり, これは, 米国のグローバル企業の利益が東南アジア地域で拡大され, 米国がアジア太平洋地域のサプライチェーン貿易で利益を得ていることを示している。米国の西アジア地域における PTA には米国イスラエル間, その他西アジア諸国3カ国(ヨルダン, オマーン, バーレーン)との間の PTA があり, これは, 米国の中東における利益を示している。イスラエルは米国の昔からの盟友であり, 他の3カ国は主に原油等に基づく利益である。

EU の「一帯一路」沿線における特恵貿易協定は, 主に西アジアと中央・東ヨーロッパ地域で結ばれている。特に中央・東ヨーロッパ地域では, EU はほとんどすべての中央・東ヨーロッパ諸国と特恵貿易協定を結んでいる。これに次ぐのは西アジア地域で, ここには EU の昔からの盟友であるイスラエルが, 更にはヨルダン等の国も含まれている。EU と東南アジア, 中央アジア地域との間にはいかなる特恵貿易協定も結ばれていない。

表 2-4 米国, EU と「一带一路」沿線との間で結ばれた PTA

米国と結ばれた FTA	数量	比率	EU と結ばれた FTA	数量	比率
東南アジア	2	33.3%	東南アジア	0	0
中央アジア	0	0	中央アジア	0	0
西アジア	4	66.7%	西アジア	5	23.8%
南アジア	0	0	南アジア	0	0
中央・東ヨーロッパ	0	0	中央・東ヨーロッパ	15	71.4%
その他	0	0	その他	1	4.8%
合計	6	100%	合計	21	100%

(出所)WTO と世界銀行の特恵貿易協定データベースより筆者作成。

ロシアと「一带一路」沿線諸国との間で結ばれた PTA は、中央アジアと西アジアに集中している。旧ソビエト連邦に 1990 年代以後大きな変革が起こり、且つその後ロシアが経済グローバル化の波に乗れなかったために、ロシアとこれらの国々の PTA は限定的なものとなっている。ロシアの PTA は主に中央アジア地域、西アジアおよび中央・東ヨーロッパ地域に分布し、且つこれらの協定はほぼ貨物貿易の領域に集中している。

日本と「一带一路」沿線諸国との間で結ばれた FTA は東南アジア地域に集中しており(80%の協定がこの地域に集中)、これは東アジアを一体化した生産網と密切に関係している。東南アジア地域は日本の対外直接投資(FDI)の重要な地域の一つであり、現在東南アジア地域が日本の FDI の金額と残高に占める割合は 15%以上に達し(JETRO 統計)、中国本土と香港のそれを抜いている。

表 2-5 日本、ロシアと「一帯一路」沿線との間で結ばれた PTA

日本と結ばれた FTA	数量	占有率	ロシアと結ばれた FTA	数量	占有率
東南アジア	8	80%	東南アジア	0	0
中央アジア	0	0	中央アジア	1	25%
西アジア	0	0	西アジア	2	50%
南アジア	1	10%	南アジア	0	0
中央・東ヨーロッパ	0	0	中央・東ヨーロッパ	1	25%
その他	1	10%	その他	0	0
合計	10	100%	合計	4	100%

(出所)WTO と世界銀行の特恵貿易協定データベースより筆者作成。

3. 主要諸国と「一帯一路」沿線諸国との間の FTA ルールの比較

我々は Horn et al.(2010)の方法で WTO(2011)報告から選別した世界の 92 件の代表的 PTA に、最近結ばれた代表的 PTA8 件を加えた、100 件の PTA でそのルールの水準を比較した。四つの主要諸国と「一帯一路」との間に結ばれた PTA で、WTO プラス領域の条項数(拘束力を持つ条項を含む)に明らかな差は見られなかった。これは、WTO の枠組みのもとでの一般ルール(貨物領域、GATS 枠組みでのサービス貿易、知的財産権等)が世界にすでに普及し一般化したことを示している。しかし、国際投資貿易新ルールの発展方向を代表する WTO-X 領域では、四つの諸国の差は顕著であった(表 2-6)。

表 2-6 世界の代表的 PTA ルール 100 件の自由化水準

国/領域	WTO プラス 条項平均 (件)	WTO-X 条 項平均 (件)	法的拘束力のある WTO プラス(件)	法的拘束力のある WTO プラスの 比率	法的拘束力のある WTO-X(件)	法的拘束力のある WTO-X の比 率	サンプル 数(件)
世界平均	9.6	8.1	8.9	92.7%	3.9	48.1%	100
一帯一路沿 線諸国間	9.5	7.2	8.8	92.6%	3.1	43.1%	56
米国と一帯 一路諸国	10.5	3.8	10.0	95.2%	3.5	92.1%	4
EU と一帯一 路諸国	10.1	12.5	8.9	88.1%	2.7	21.6%	14
日本と一帯 一路諸国	10.1	7.0	9.8	97.0%	4.5	64.3%	8
ロシアと一帯 一路諸国	7.0	4.7	7.0	100.0%	2.0	42.9%	3

(注)WTO(2011), Appendix Table D.1, 第 157 頁の代表的 PTA92 件に, 以下の近年結ばれた代表的 PTA8 件を加えた。India-Japan(2011), EU - Korea, Republic of(2011), Korea, Republic of - US(2012), EU - Ukraine(2014), Switzerland - China(2014), Eurasian Economic Union (2015), Japan - Australia(2015), China - Korea, Republic(2015)。WTO プラスと WTO-X の区分方法については Horn et al.(2010)を参考にした。

WTO-X 領域でルールの高水準なのは米国と日本である。「一帯一路」沿線諸国との間で結ばれた法的拘束力のある WTO-X 条項の平均件数は米国 3.5 件, 日本 4.5 件である。具体的なルール条項を見ると, 米国の WTO-X 条項は主に投資, 資本移動, 知的財産権, 環境, 労働者, 反汚職等の領域をカバーし, 且つすべて法的拘束力を持つ(例:米国-オマーン)。日本の WTO-X 条項は投資, 知的財産権, 競争政策, 自然人の移動等の領域を反映している。(例:日本-ベトナム)。

とはいえ, 米国と日本の WTO-X 領域におけるルールは, 両国のグローバル企業の「一帯一路」沿線諸国における投資の核心的利益を反映している。但し, 米国モデルは更に, そのルールが世界的に一致性を示しており, そのルール条項は対象国が違っていても差があまりない(即ち米国とどの国が締結しても, すべて米国版が基本となっている)。これは異なる見方をすれば, 米国の世界の投資貿易における影響力と「隠されたルール覇権主義」を表している。これに比べ,

日本の WTO-X 領域のルールは東アジア生産網と密接に関連している。日本はそのグローバル企業の東アジア、東南アジアサプライチェーンにおける核心的利益を基に、環境、労働者等東アジア生産網に一定の負の影響がある条項を一定程度「なおざり」にしている。同時に、米国と異なるのは、日本の WTO-X ルールの条項が比較的強い柔軟性を持っていることである。例えば投資の章節でネガティブリスト方式を採用するかどうかは、ASEAN 諸国との協定ごとにそれぞれ異なる。日本はシンガポール、インドネシア、マレーシアとはネガティブリスト方式を採用しているが、ベトナム、タイとはポジティブリスト方式を採用している。

EU の WTO-X 領域のルールにも、「一帯一路」諸国との相対的に高い水準のルールが反映されている。EU が米国、日本と明らかに違うのは、EU が結んだ協定は WTO-X 条項に多く言及しているが(平均 12.5 件)、法的拘束力のある条項は少なく(平均 2.7 件)、顕著な Legal inflation 現象が現われていることである。このような状況は EU が最近「一帯一路」諸国と結んだ協定でも変わっていない(例:EU-ウクライナ等)。EU と「一帯一路」沿線諸国との法的拘束力のある条項において最もよく見られるのは競争政策、資本移動、投資、知的財産権等の条項である。法的拘束力がない条項は主にエネルギー、人権、アンチマネーロンダリング、政治的対話、地域間協力、社会問題等多くの領域である。これは EU が以前の植民地およびその他の発展途上国での影響力を維持、拡大しようとしているが、EU 自身の弱体化等の要因に阻まれ、協力乃至法的に執行力のない方法でしか地域戦略を進められないことを示している。

ロシアと「一帯一路」沿線諸国との間で結ばれた協定は少なく、且つ全体的にルールの水準が低い。ロシアが 2014 年までに結んだ協定で主に貨物領域関連する WTO プラス条項や WTO-X 領域の条項は稀にしか見られない。2014 年に結ばれたユーラシア経済連合(EEU)には、2010 年にロシア、カザフスタン、ベラルーシ3カ国が結んだ関税同盟をもとに、エネルギー政策、統一マクロ政策、統一通貨政策、農業政策、移民、競争政策等多くの WTO-X 条項が盛り込まれ、且つ過半数以上の条項が法的拘束力を備えていた。しかし、水準の高い投資貿易ルールの割に、メンバー国の内部にグローバル企業の参与とグローバルバリューチェーンのミクロ的基盤がないため、協定ルールのレベルは低く、地政学的色彩が濃い。2015年に EEU が初めて外部と締結した協定(EEU とベトナムとの FTA)の WTO-X 条項は E コマースと競争政策の 2 つだけで、このうちの E コマース条項には法的拘束力が無いと表されていた。

これらの分析により見て取れることは、「一帯一路」沿線の PTA において相対的に水準が高いのは、米国、日本、EU と「一帯一路」沿線との間で結ばれた PTA である。水準の高いこれらの協定条項には、全体に各国のグローバル企業のグローバル運営におけるミクロ的ニーズが反映されている。ロシアが結んだ FTA は、依然として WTO プラス条項が中心であり、グローバルバリューチェーンの基盤がないため、これらの協定の全体的な水準は、米国、日本、EU 型の協定と比べて大きな格差がある。

第3節 中国と「一带一路」沿線諸国との間の PTA

現在中国が「一带一路」沿線諸国と結んでいる PTA のうち、海上シルクロードには中国-ASEAN 間、中国-シンガポール間の PTA があり、シルクロード経済ベルトには中国-パキスタン間 FTA がある。現在交渉中の PTA は全部で9つあり、このうち6件は「一带一路」沿線諸国に関係している。これらは大きく三つのタイプがあり、その一つは地域貿易協定で、「東アジア地域包括的経済連携」(RCEP)と中国-湾岸協力会議の PTA がある。二つ目は PTA の水準の引き上げ交渉で、中国-パキスタン間 FTA 二次交渉があり、すでに「中華人民共和国政府とパキスタン・イスラム共和国政府の自由貿易区サービス貿易協定銀行業サービス議定書」が締結され、その他の領域は交渉中である。三つ目は「一带一路」沿線諸国との二国間 PTA 交渉で、中国-イスラエル間、中国-スリランカ間協定がある。米国とイスラエル、EU とイスラエルはそれぞれ二国間 PTA を結んでいるため、中国とイスラエルの間にも「一带一路」の比較的水準の高い PTA が結ばれるだろう。

表 2-7 中国が締結済み、交渉および検討中の PTA

締結済みの 特惠貿易協定	一帯一路 沿線かど うか	交渉中の 特惠貿易協定	一帯一路 沿線かど うか	検討中の 特惠貿易協定	一帯一路 沿線かど うか
中国-オーストラリア	No	「東アジア地域包括 的経済連携」(RCEP)	Yes	中国-インド	Yes
中国-韓国	No	中国-湾岸協力会議	Yes	中国-コロンビア	No
中国-スイス	No	中日韓	No	中国-モルドバ	Yes
中国-アイスランド	No	中国-スリランカ	Yes	中国-フィジー	No
中国-コスタリカ	No	中国-パキスタン FTA 二次交渉	Yes	中国-ネパール	Yes
中国-ペルー	No	中国-モルジブ	No	中国-モーリシャス	No
中国-シンガポール	Yes	中国-グルジア	Yes		
中国-ニュージーランド	No	中国-イスラエル	Yes		
中国-チリ	No	中国-ノルウェー	No		
中国-パキスタン	Yes				
中国-ASEAN	Yes				
本土と香港・マカオの 緊密な経済・貿易関係	No				
中国- ASEAN (10+1)の 水準引き上げ	Yes				

(注)この統計方法と表 2-2 の統計方法は若干異なる。

(出所) 中国自由貿易区サービスサイト, <http://fta.mofcom.gov.cn/>。

ルールの範囲と水準で見ると、米国、日本等の国と比べて、中国と「一帯一路」沿線諸国との間で結ばれた FTA ルールは明らかに見劣りする。中国はシンガポール、ASEAN、パキスタンと

FTA を結んでいるが、この3カ国は丁度「一帯一路」沿線諸国の高、中、低の異なる経済発展レベルを代表している。

表 2-8 に示したように、中国-シンガポール FTA と米国シンガポール協定を比較すると、ルールの差は主に WTO-X 条項領域に存在する。中国-シンガポール協定の WTO-X 条項は投資、自然人の移動、経済協力等の少数の領域しかカバーしていないが(このうち経済協力条項には法的拘束力がない)、米国-シンガポール FTA にはクロスボーダーサービス、通信、金融、ビジネスマンの臨時移動、競争政策、国有企業、知的財産権、E コマース、投資、労働者、環境等多くの WTO-X 条項が含まれており、基本的に米国型 FTA の最高水準が反映されている。

中国-ASEAN と日本-ASEAN の協定でカバーされている WTO プラスおよび WTO-X 条項を見ると、その差は小さく、WTO プラス領域のルールが多数を占め、しかも関連条項の数は少ない。これは ASEAN 内部諸国の経済発展が一樣でないのに関係しており、全体としてルールの水準は高くない。しかし ASEAN の個別の国ごとに見てみると、日本はそれぞれマレーシア、ベトナム、タイ等 ASEAN メンバー7 カ国と二国間協定を結んでおり、且つ競争政策、知的財産権、投資等の多くの WTO-X 条項がカバーされ、ルールの水準も高いが、中国は ASEAN メンバーのシンガポールとしか二国間協定を結んでいない。

中国-パキスタン FTA については、米国、日本、EU 等の主要諸国はすべてパキスタンと FTA を結んでいない。マレーシア-パキスタン FTA を選んで比較すると、マレーシア-パキスタン FTA には WTO プラス領域の条項が多いことが分かる。税関管理、サービス貿易(GATS+)、知的財産権等のいくつかの条項は中国-パキスタン FTA にはない。両者とも FTA に WTO-X 領域は少ないが、マレーシア-パキスタンの投資の章節にはネガティブリスト方式が採用されており、少なくとも投資領域のルール水準は中国-パキスタン FTA よりも高い。

表 2-8 中国、米国、日本等と「一帯一路」沿線諸国との特惠協定ルールの比較

パートナー国の経済発展段階	協定名称	発効時期	WTO プラス領域	WTO-X 領域
経済発展水準が比較的高い —シンガポール	中国-シンガポール	2009年	貨物関税、原産地規則、通関手続、TBT、SPS、貿易救済措置、サービス貿易(GATS+)	投資、自然人の移動、経済協力*
	米国-シンガ	2004年	貨物関税、原産地規則、税関管理、TBT、	クロスボーダーサービス、通信、金融、ビジネスマンの臨時移動、

	ポール		セーフガード, 政府 調達	競争政策, 国有企業, 知的財産 権, Eコマース, 投資, 労働者, 環 境
経済発展水 準が中程度 -ASEAN	中国-ASEAN	2003年 /2015年 (バージョ ンアップ)	貨物関税, 原産地規 則, セーフガード, サ ービス貿易 (GATS+)	投資
	日本-ASEAN	2008年	貨物関税, 原産地規 則, TBT, SPS, 税関 管理*	投資, 経済協力
	日本とベトナム等 ASEAN メンバー7カ 国との二国間 協定	2004-201 6年	貨物関税, 原産地規 則, TBT, SPS, 税関 管理, サービス貿易	知的財産権, 投資, 競争政策等
経済発展水 準が比較的 低い -パキスタン	中国-パキス タン	2007年	工業関税, 農業関 税, 原産地規則, 貿 易救済措置, TBT, SPS	投資
	マレーシア- パキスタン	2008年	工業関税, 農業関 税, 原産地規則, 税 関管理, 貿易救済措 置, サービス貿易 (GATS+), SPS, TBT, 知的財産権	投資(ネガティブリスト), 経済協 力*

(注)このうち「*」は法的拘束力のない条項。

(出所)各国政府が発表したFTA文書より筆者整理。中国-シンガポール, 中国-ASEAN, 中国-パキスタンのFTAデータは中国自由貿易区サービスサイトから, 米国シンガポールのFTAデータは米国 USTR から, 日本-ASEAN およびその他 ASEAN メンバー7カ国のFTAデータは日本外務省(MOFA)から, マレーシア-パキスタンのFTAデータはパキスタン商務部から得た。

おわりに

経済のグローバル化によってグローバルバリューチェーンは発展過程にあり、製造業から始まって製造業とサービス業の融合へと進化している。その結果、欧米主導による水準の高い PTA が出現した。特に 21 世紀以降は多国間貿易交渉が停滞し、以前ほど顕著に増えていない。比較した場合、中国が結んだ PTA と、同じ時期に欧米が結んだ PTA では、貿易自由化の範囲と次元にまだ開きがある。このような格差は「一带一路」沿線諸国と結ばれた協定にも見られる。

現在、世界の過半数の PTA が「一带一路」沿線の国と地域で結ばれ、「一带一路」沿線諸国の経済発展段階、地政上などで格差が大きいと、これらの PTA は本文も貿易自由化水準も大きく異なる。米国、EU、日本等は様々な経済協力地域で、水準の高い PTA を結んでいる。中国と「一带一路」沿線諸国が結んだ FTA と、米国、日本型協定とのルール水準における差は WTO-X 領域に現われている(特に投資、知的財産権条項等)。この背後に、米国と日本のグローバル企業がグローバル運営の利益を追求しているのが見えてくる。

中国が世界の国や地域との間で PTA を結ぶことは、スタートこそ遅れたが進展は速く、「一带一路」沿線での締結済み二国間、地域貿易協定および交渉中の PTA は、今後 PTA 網の重要な構成部分となるだろう。ますます多くの本土企業がますます多くの本土企業が対外進出を進め、「一带一路」沿線諸国に対する投資が拡大していくことから、これら国々との間で水準の高い FTA ルールを結ぶマイクロニーズが増すのは避けられない。

「一带一路」建設における水準の高い PTA は、一概に水準が上がるほど良いというわけではない。完全に欧米型 PTA に追随すればよいということでもない。開放型経済新体制構築の必要に合わせ、グローバルバリューチェーンの地位向上を目標に、二国間や地域経済の発展レベルの特徴を反映した、高い水準の自由貿易網を形成する必要がある。その構築基本原則にはグローバルバリューチェーンによる舵取り原則、点から面への展開原則、差別化原則、議題の法的拘束力原則および国家統治能力との適合性原則が含まれる。具体的な構想は、多様な二国間、地域および複数国間 PTA 網体制を構築することである。

経済発展が中・高レベルのシンガポール、イスラエル等の「一带一路」沿線パートナー国に対しては、その国の企業ニーズに合わせ、高い水準の国際投資貿易新ルールを構築する方向で、水準の高い FTA を結ぶか、または既存 FTA ルールの WTO-X 条項の水準を引き上げて、今後の欧米の大国との PTA 交渉のために経験と実践を積み重ねなければならない。経済発展レベルの比較的低いパートナー国に対しては、貨物領域の WTO プラス条項を中心に、特に貿易円滑化ルール領域を積極的に推し進め(貿易円滑化レベル引き上げのため建設援助等)、「一带一路」のインフラ建設の相互利用を補っていく必要がある。

[参考文献]

- [1] 宋国友：《全球自由贸易协定竞争与中国战略选择》，「现代国际关系」2013年第5期。
- [2] 中国国务院：关于加快实施自由贸易区战略的若干意见
http://fta.mofcom.gov.cn/article/zhengwugk/201512/29896_1.html.
- [3] Antràs, Pol, and Fritz C Foley. 2011. 「Regional Trade Integration and Multinational Firm Strategies.」 *Costs and Benefits of Economic Integration in Asia*, edited by Robert J Barro and Jong-Wha Lee, Ch. 8. Oxford, New York: Oxford University Press, Ch. 8.
- [4] Antràs, Pol, and Robert W Staiger. 2012(a). 「Offshoring and the Role of Trade Agreements.」 *American Economic Review* 102 (7): 3140-3183.
- [5] Antràs, Pol, and Robert W Staiger. 2012(b). 「Trade Agreements and the Nature of Price Determination.」 *American Economic Review Papers and Proceedings* 102 (3): 470-476.
- [6] Tristan Kohl, Steven Brakman and Harry Garretsen, Do Trade Agreements Stimulate International Trade Differently? Evidence from 296 Trade Agreements, *The World Economy*, [Volume 39, Issue 1](#), pages 97–131, January 2016.
- [7] Petri, Peter A. and Plummer, Michael G, The Economic Effects of the Trans-Pacific Partnership: New Estimates (January 1, 2016). Peterson Institute for International Economics Working Paper No. 16-2; East-West Center Workshop on Mega-Regionalism - New Challenges for Trade and Innovation. Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=2723413>.
- [8] Dick K. Nanto (2011), "Economics and National Security: Issues and Implications for U.S. Policy", P6. <http://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R41589.pdf>
- [9] Edward Gresser (2014) 21ST-CENTURY TRADE POLICY The Internet and the Next Generation's Global Economy
http://progressive-economy.org/files/2014/01/21st.Century.Trade_.pdf.
- [10] Henrik Horn, Petros C. Mavroidis and André Sapir (2010), 「Beyond the WTO? An Anatomy of EU and US Preferential Trade Agreements」, *World Economy* 33 (11): 1565–88.
- [11] Pierre Latrille and Juneyoung Lee (2012), 「Services Rules in Regional Trade Agreements : How Diverse and How Creative as Compared to the GATS Multilateral Rules」, WTO Staff Working Paper ERSD-2012-19, October 2012.
- [12] Pierre Sauvé (2013), 「A Plurilateral Agenda for Services? Assessing the Case for a Trade in Services Agreement (TISA)」, NCCR Trade Regulation Working Paper No 2013/29, May 2013.
- [13] Shayerah Ilias Akhtar, Vivian C. Jones (2013), 「Proposed Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP): In Brief」, Washington, DC: Congressional Research Service
- [14] Richard Baldwin (2011), 「21st Century Regionalism: Filling the Gap between 21st Century Trade and 20th Century Trade Rules」, WTO Staff Working Paper ERSD-2011-08, May 2011.

アジア経済研究所・上海社会科学院共編『「一带一路」構想とその中国経済への影響評価』研究会報告書 アジア経済研究所 2017年

[15]WTO,World Trade Report 2011:The WTO and Preferential Trade Agreements: From Co-Existence to Coherence,2011,pp.122-163,
https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr11_e.htm, アクセス日:2015年2月20日。

[16]Henrik Horn, Petros C. Mavroidis and André Sapir , Beyond the WTO? An Anatomy of EU and US Preferential Trade Agreements, World Economy, 2010,33 (11),pp.1565-88.

アジア経済研究所・上海社会科学院共編『「一带一路」構想とその中国経済への影響評価』研究会報告書 アジア経済研究所 2017年

第3章

対外貿易の発展情勢から見た「一带一路」構想の推進

徐 贇

はじめに

世界金融危機発生後の、米国、EU、日本を代表とする先進諸国経済の回復は緩慢である。量的金融緩和政策の継続的な刺激のもとでも、これらの国々の経済成長を押し上げることはできず、世界の経済成長を牽引する「機関車」の役割を果たせずにいる。また、TPPとTTIPは次の国際貿易ルールの主導権を握って世界の生産分業体制の再構築に影響を及ぼすものだったが、トランプ大統領が当選後に採った保護主義傾向もまた、中国に係わるオープンでグローバルな生産分業体制にとって新しい試練であり、国際環境の不確実性は増している。

現在の厳しい国外の経済環境に直面し、中国は速やかに経済発展モデルの構造転換と高度化およびイノベーションを全面的に推し進め、発展の「ウエイト」を国内市場に置き、市場化改革を通して経済成長の活力を呼び起こそうとしている。しかし、中国は長い間対外開放型の経済発展方式に重きを置いてきたため、産業構造が対外開放型の特徴を有しており、発展モデルの転換は簡単ではなく、対外貿易が今も中国の経済成長にとって非常に重要な役割を果たしている。2016年5月に国務院は「対外貿易の安定回復・向上発展の促進に関する若干の意見書」において、「貿易は国民経済の重要な構成部分であり、原動力である。貿易を安定回復・向上発展させることは、経済の安定と発展のレベルアップにとって重要な意義を持つ」と指摘した。「一带一路」構想を進める中で、対外貿易の新しい情勢を把握すれば、関連政策を策定し、政策が保障する発展の効果を正確に発揮するのに有益である。

経済面と貿易面での協力は「一带一路」構想の核心部分であり、中心に位置づけられている。このため、貿易の発展を研究することは重要で、現実的な意義を持つ。「一带一路」の貿易の発展を分析すれば、当該構想の実施状況と効果を判断でき、構想実施における不十分な箇所や欠陥、今後努力すべき方向を見つけることができる。また現在の政策が、既定の戦略目標や戦略の核心的価値に沿って進められているか、政策を実施する方向性や強度を調整し、進め方を改善する必要があるかを判断できる。しかも「一带一路」の貿易協

力の発展に関する研究は、我々が既存の研究文献とその学術貢献を認識する助けになり、中国の正しい「一带一路」貿易協力の価値観の形成に重要な学術的価値を備えるものである。本章では、こうした観点から、中国の貿易構造の変化の特徴を整理し、対外貿易の発展情勢から「一带一路」構想の推進状況を俯瞰することを試みた。

第1節 回復力の弱い先進諸国経済

表3-1の米国、日本、ユーロ圏のGDPデータを見ると、ユーロ圏は2014年度から経済の衰退傾向をどうにか挽回し、GDP同期比成長率が2013年の-0.3%から1.2%にまで回復した。2015年度は引き続き回復傾向を維持したものの(2%)、2016年にはGDP同期比成長率が1.7%に低下した

¹。日本は財政出動と通貨緩和政策によってではあるが、衰退傾向にあった経済が急速に苦境から脱し、2012年以降はマイナス成長となることはなく、2014年にGDPが一度0成長に停滞した後、2015年には再び1.2%まで回復した。しかし、2016年の第三四半期までを見ると、それぞれ0.4%、0.9%、1.1%で、経済成長の勢いが大幅に上向くのは難しいことがわかる²。継続的な量的緩和政策のもとでも、構造問題はまだ有効な解決を得られず、経済成長の勢いは依然として不安定である。これとは逆に、世界金融危機の震源である米国の経済は安定した回復基調にあり、2010年以来GDPの同期比成長率は1~2%を維持している。安定成長のもとで、FRBは今後雇用が安定すると判断し、2015年12月に基準利率を十年ぶりに引き上げた³。その後GDPの実質成長率は小幅に下落し、2015年の2.6%から2016年には1.6%になった⁴。全体的に見て、先進諸国経済は弱い回復傾向を維持している。

¹データ出所：

<http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/7844044/2-31012017-AP-EN.pdf/61446dd7-81ce-4345-9848-d568238ec26f>

² データ出所：

http://www.esri.cao.go.jp/jp/sna/data/data_list/sokuhou/files/2016/qe163_2/gdeme nuja.html

³ 2015年のFEB利率引き上げ情報に関しては「FRBが十年ぶりに利率を引き上げ、FFレート誘導目標レンジを0.25%引き上げ、0.25%~0.50%に」

http://www.chinadaily.com.cn/hqgj/jryw/2015-12-17/content_14407616.html を参考にした。

⁴ データ出所：https://www.bea.gov/newsreleases/national/gdp/2017/gdp4q16_adv.htm

表 3-1 米, 日, 欧の GDP とその同期比成長率

	米国		日本		ユーロ圏	
	GDP(不変価格, 10 億米ドル)	GDP 同期比 (%)	GDP(不変価格, 10 億米ドル)	GDP 同期比 (%)	GDP(不変価格, 10 億米ドル)	GDP 同期比 (%)
2005	14,234.20	3.30	489,625.10	1.70	8,316,705.40	1.60
2006	14,613.80	2.70	496,577.70	1.40	8,581,524.10	3.20
2007	14,873.70	1.80	504,792.50	1.70	8,868,146.40	3.00
2008	14,830.40	-0.30	499,272.70	-1.10	8,931,521.00	0.50
2009	14,418.70	-2.80	472,226.50	-5.40	8,580,689.70	-4.50
2010	14,783.80	2.50	492,023.60	4.20	8,761,945.70	2.10
2011	15,020.60	1.60	491,455.50	-0.10	8,906,314.00	1.50
2012	15,354.60	2.20	498,802.90	1.50	8,823,257.30	-0.90
2013	15,612.20	1.70	508,781.40	2.00	8,798,980.30	-0.30
2014	15,982.30	2.40	510,489.20	0.30	8,915,783.60	1.20
2015	16,397.20	2.60	516,714.30	1.20	9,124,518.70	2.00

(出所) 米国経済分析局, 日本内閣府および EU 統計局

しかし、注目すべきは、先進諸国経済の内から生まれる成長の原動力が弱まり、そのグローバル商品の輸入需要もこれにともなって縮小していることである。経済回復が順調な米国も例外ではない。WTO が発表した表 3-2 の輸入貿易指数を見ると、2012 年から世界の輸入需要は減少傾向が続いており、2013-2015 年の指数はそれぞれ 99.29, 98.13, 85.31 で世界の需要の縮小傾向は明らかである。特に、2015 年の縮小幅は大きかった。米国と日本の輸入需要の変化は世界的な変化と傾向が似ており、2012 年から継続的に縮小している。特に 2015 年に大幅に縮小して以降、その需要量は 2009 年以前の水準に遠く及ばない。米国や日本と比べて、EU28 カ国の輸入需要の縮小は穏やかで、2014 年の輸入需要はどうか金融危機前の水準に近づいていた。しかし、2015 年の輸入貿易指数が大幅に低下している現状から判断して、2016 年年内まで EU の GDP は安定した回復傾向を維持するが、その輸入需要が大幅に上昇するのは難しい。総体的に見て、先進諸国経済の成長は弱い回復傾向を維持しているものの、外部の経済を牽引する効果は明らかに低下している。

表 3-2 WTO 輸入貿易指数(前年=100)

	世界	米国	EU28 カ国	日本
2004	121.71	117.09	112.78	118.70
2005	113.50	113.57	105.56	113.49
2006	114.65	110.70	106.62	112.25
2007	115.09	105.33	111.48	107.46
2008	115.77	107.38	113.23	122.55
2009	76.90	73.99	88.39	72.39
2010	106.61	106.90	103.11	114.20
2011	113.48	110.90	113.62	118.20
2012	98.38	100.30	95.94	99.80
2013	99.29	98.90	101.63	93.60
2014	98.13	98.92	98.85	96.06
2015	85.31	89.83	82.86	77.74

(出所)WTO資料より筆者作成

第2節 厳しさを増す中国の貿易環境

上記データによれば、国際需要の面から見て、今の世界経済はまだ金融危機からの回復期にあり、全体として経済回復が弱く、顕著な改善はまだなく、世界貿易は依然停滞状態にある。このような国際的貿易環境が中国の対外貿易の安定成長に継続的に悪影響を及ぼしている。以下で中国の最近の貿易状況に更に焦点をあててみる。

表 3-3 の輸出入貿易総額を見ると、2015年に第十八期三中全会以降で初めて貿易額が減少した後、2016年の貿易額も減少傾向にある。中国の2016年貿易累計額は3兆6,855億7,300万ドルとなり、2015年と比べて2,675億ドル減少した。このうち、輸出額は2兆981億5,400万ドルで1,753億ドル減少し、輸入額は1兆5,874億2,000万ドルで921億5,000万ドル減少した。2009年に中国は「四兆元」の経済刺激策を実行したが、外部需要が継続的に疲弊する局面が中国の経済成長にもたらす負の影響効果を打ち消せず、2010年以降、輸出入貿易累計額の同期比成長率は34.72%から2015年の-6.8%まで低下し続け、明らかな下降傾向が現われている。

更に輸出と輸入の総額を見ると、第一に、輸出額の成長率が2009年に-16.01%を記録したほどではないものの、2016年の輸出貿易累計額の同期比成長率が-7.7%になったことに注目しなければならない。これは2015年に輸出額が減少したのに続く、近年で初めての二年連続の減少である。しかも減少幅は拡大しており、2010年から始まった輸出貿易発展の原動力に、連続で下降

傾向が現われたのである。もう一つ注目すべきは、輸入の動向は基本的に輸出と同じだが、近年の輸入の減少幅が明らか輸出より大きいことである。特に、2015年の輸入貿易総額は同期比で14.25%減少しており、輸出の減少幅よりはるかに大きく、このため、輸出が減少している状況では、貿易差額の累計額は依然として拡大していった。しかし、このような傾向は2016年に変化し、貿易差額累計額が2011以降初めて減少に転じた。

表3-3 2006-2016年の中国の輸出入額と同期比成長率(単位:億ドル, %)

年月	輸出入累計額	輸出累計額	輸入累計額	貿易差額累計額	輸出入累計額同期比	輸出累計額同期比	輸入累計額同期比
2006-12	17,604.40	9,689.80	7,914.60	1,775.20	23.80	27.20	20.00
2007-12	21,765.70	12,204.60	9,561.16	2,643.44	23.51	25.75	20.76
2008-12	25,632.55	14,306.90	11,325.67	2,981.23	17.87	17.40	18.48
2009-12	22,075.35	12,016.10	10,059.23	1,956.87	-13.88	-16.01	-11.18
2010-12	29,739.98	15,777.54	13,962.44	1,815.10	34.72	31.30	38.80
2011-12	36,418.60	18,983.81	17,434.84	1,548.98	22.46	20.32	24.87
2012-12	38,671.19	20,487.14	18,184.05	2,303.09	6.19	7.92	4.30
2013-12	41,589.93	22,090.04	19,499.89	2,590.15	7.55	7.82	7.24
2014-12	43,015.27	23,422.93	19,592.35	3,830.58	3.43	6.03	0.47
2015-12	39,530.33	22,734.68	16,795.64	5,939.04	-8.10	-2.94	-14.27
2016-12	36,855.73	20,981.54	15,874.19	5,107.34	-6.80	-7.70	-5.50

(出所)海関総署統計より筆者作成

第3節 中国の貿易相手国構成の変化

上記の分析から、先進諸国経済の回復が遅く、世界の輸入需要が継続的に縮小し、加えて中国の以前からの重要な輸出相手国は先進諸国に集中していたため、2015年に中国の輸出貿易は2010年以降初めて減少し、2016年にも連続して減少した。このような国際貿易環境の変化は今後も一定期間続く可能性があり、今後中国の「一帯一路」建設における新興輸出市場開拓の実行可能性を分析するためには、中国の近年の貿易相手国構成を研究する必要がある。

第一に、2016年の輸出入累計額で貿易相手国を見ると、

- ① アジアは1兆9,481億1,600万米ドルの比率52.86%で、2010年とほぼ変わらず、内訳はASEANが12.27%で2010年の9.85%から2.42ポイントアップ、日本が7.46%で2010

年の10.02%から2.56ポイントダウン、韓国が6.85%で2010年の6.97%とほぼ変わらずであった。

- ② ヨーロッパは6,773億6,400万米ドルの比率18.38%で2010年の19.28%から0.9ポイントダウン。北米は5,654億3,600万ドルの比率15.34%で2010年の14.22%から1.12ポイントアップ、このうち米国は比率14.1%で2010年の12.96%から1.13ポイントアップであった。
- ③ アフリカ、ラテンアメリカおよびオセアニアの比率はそれぞれ4.05%で2010年比0.22ポイントダウン、5.88%で2010年比0.28ポイントダウン、3.47%で2010年比0.15ポイントアップであった。中国の貿易相手国構成におけるこの三大陸の割合は安定していたと言える。

表3-4 2006-2015年の中国の輸出入累計額相手国構成(単位:%), 中国の輸出入累計額相手国構成(単位:%)

	2006- 12	2007- 12	2008- 12	2009- 12	2010- 12	2011- 12	2012- 12	2013- 12	2014- 12	2015- 12	2016- 12
アジア	55.74	54.65	53.32	53.10	52.70	52.25	52.88	53.48	52.85	52.96	52.86
ASEAN	9.14	9.32	9.02	9.65	9.85	9.96	10.35	10.66	11.16	11.93	12.27
日本	11.78	10.86	10.41	10.37	10.02	9.41	8.52	7.51	7.26	7.04	7.46
韓国	7.63	7.36	7.27	7.08	6.97	6.74	6.63	6.59	6.75	6.97	6.85
ヨーロッパ	18.76	19.67	19.95	19.34	19.28	19.24	17.66	17.55	18.01	17.60	18.38
EU	15.47	16.38	16.61	16.49	16.14	15.57	14.12	13.44	14.30	14.27	14.84
アフリカ	3.15	3.38	4.17	4.13	4.27	4.57	5.13	5.05	5.16	4.52	4.05
北米	16.25	15.30	14.38	14.86	14.22	13.58	13.87	13.84	14.19	15.53	15.34
米国	14.92	13.90	13.03	13.51	12.96	12.26	12.53	12.52	12.90	14.11	14.10
ラテンアメリカ	3.99	4.72	5.60	5.51	6.16	6.63	6.76	6.29	6.12	5.98	5.88
オセアニア	2.12	2.28	2.58	3.06	3.32	3.57	3.53	3.68	3.63	3.38	3.47

(出所)表3-3と同じ

第二に、中国の2016年の輸出相手国構成を見ると、

- ① アジアは1兆422億8,000万米ドルの比率49.68%で2010年の46.39%から3.28ポイントアップ、内訳はASEANが12.2%で2010年の8.76%から3.44ポイントアップ、日本が6.16%で2010年の7.67%から1.51ポイントダウン、韓国が4.47%で2010年の4.36%とほぼ変わらずであった。

- ② ヨーロッパは 3,896 億 6,600 万米ドルの比率 18.56%で 2010 年の 22.51%から 3.94 ポイントダウン、北米は 4,126 億 2,600 万米ドルの比率 19.67%で 2010 年の 19.38%とほぼ変わらず、このうち米国は比率 18.35%で 2010 年の 17.95%とほぼ変わらずであった。
- ③ アフリカ、ラテンアメリカおよびオセアニアの比率はそれぞれ 4.4%で 2010 年比約 0.6 ポイントアップ、5.43%で 2010 年比 0.4 ポイントダウン、2.26%で 2010 年比 0.17 ポイントアップであった。

輸出相手国の構成を見ると、EU の景気回復が緩慢で、中国輸出相手国としての比重が明らかに低下した。しかし、EU は依然として中国の主要な輸出市場である。同様に、米国の輸入需要も依然と比べて明らか低下し、中国の輸出を牽引する能力は衰退しているが、中国の輸出相手国として依然として中心的地位にある。一方で、輸出市場としてのアジア重要性が次第に増している。注目すべきは、重要な輸出相手国だった日本は、その重要性が相対的に小さくなった。逆に、ASEAN 諸国を中心としたアジアの発展途上国は輸出市場としての魅力が日増しに増している。従って、今後先進諸国の輸入需要が継続的に減少する傾向において、中国の輸出の減少が経済成長に与える影響を緩和するためには、中国の従来輸出市場で強みを強化するだけでなく、しっかりと「一带一路」構想を進め、積極的に周辺の発展途上国市場のポテンシャルを開拓する必要がある。

表 3-5 2006-2016 年の中国の輸出相手国構成(単位:%), 中国の輸出累計額相手国構成(単位:%)

	2006-12	2007-12	2008-12	2009-12	2010-12	2011-12	2012-12	2013-12	2014-12	2015-12	2016-12
アジア	47.04	46.63	46.43	47.32	46.39	47.36	49.15	51.34	50.74	50.15	49.68
ASEAN	7.36	7.73	7.99	8.85	8.76	8.96	9.97	11.04	11.61	12.20	12.20
日本	9.46	8.38	8.13	8.15	7.67	7.81	7.40	6.80	6.38	5.96	6.16
韓国	4.59	4.61	5.18	4.47	4.36	4.37	4.28	4.13	4.28	4.45	4.47
ヨーロッパ	22.22	23.64	24.00	22.03	22.51	21.79	19.35	18.36	18.73	17.73	18.57
EU	18.78	20.13	20.50	19.66	19.72	18.75	16.30	15.34	15.83	15.64	16.16
アフリカ	2.75	3.06	3.56	3.97	3.80	3.85	4.16	4.20	4.53	4.78	4.40
北米	22.61	20.70	19.19	19.85	19.38	18.44	18.55	18.00	18.20	19.31	19.67
米国	21.00	19.11	17.66	18.38	17.95	17.09	17.17	16.67	16.91	18.00	18.35
ラテンアメリカ	3.72	4.23	5.00	4.75	5.82	6.41	6.60	6.08	5.82	5.81	5.43
オセアニア	1.65	1.73	1.81	2.07	2.09	2.15	2.19	2.02	1.99	2.22	2.26

(出所)表 3-3 と同じ

第三に中国の2016年の輸入相手国構成を見ると、

- ① アジアは9,058億3,900万米ドルの比率57.06%で2010年の59.84%から2.77ポイントダウン、内訳はASEANが12.36%で2010年の11.08%から1.28ポイントアップ、日本が9.17%で2010年の12.67%から3.5ポイントダウン、韓国が10.01%で2010年の9.92%とほぼ変わらずであった。
- ② ヨーロッパは2,876億9,800万米ドルの比率18.12%で2010年の15.62%から2.5ポイントアップ、北米は1,528億1,100万米ドルの比率9.63%で2010年の8.39%から1.24ポイントアップ、このうち米国は比率8.47%で2010年の7.32%から1.15ポイントアップであった。
- ③ アフリカ、ラテンアメリカおよびオセアニアの比率はそれぞれ3.58%で2010年比約1.22ポイントダウン、6.47%で2010年比0.07ポイントダウン、5.06%で2010年比0.35ポイントアップであった。

輸入相手国の構成は、輸出相手国の構成とは若干異なる特徴がある。先ず一つ目は、輸入品原産地としてのアジアの地位が低下する傾向にある。その主な原因は、中国の輸入相手国としての日本の地位が明らかに低下したことである。これは、両国に近年地政学的衝突があることや、中国の産業構造転換と高度化が影響している。後者の影響については後に分析する。二つ目は、輸入相手国としての北米、特に米国の地位が、輸出相手国としての地位ほどではないが、上昇する傾向にある。これは、米国の長期にわたる対中赤字に対する不満を和らげるのに役立つ。三つ目は、輸入相手国としてのEUの地位が相対的に安定している。アジアやヨーロッパの発展途上国と力を合わせて市場の潜在力を掘り起こし、共に「一带一路」建設を進める過程で、中国はヨーロッパからの輸入が増えると予測され、これはEU経済の更なる回復に役立つだろう。このことから、EU諸国は中国の「一带一路」構想を支持する十分な理由を有することになり、ウィンウィンの貿易関係が強化されるだろう。

表 3-6 2006-2015 の中国の輸入相手国構成(単位:%), 中国の輸入累計額相手国構成(単位:%)

	2006- 12	2007- 12	2008- 12	2009- 12	2010- 12	2011- 12	2012- 12	2013- 12	2014- 12	2015- 12	2016- 12
アジア	66.38	64.86	62.01	60.01	59.84	57.58	57.10	55.90	55.38	56.77	57.06
ASEAN	11.31	11.34	10.32	10.61	11.08	11.06	10.77	10.23	10.63	11.57	12.36
日本	14.62	14.01	13.30	13.02	12.67	11.16	9.78	8.32	8.31	8.50	9.17
韓国	11.34	10.86	9.90	10.20	9.92	9.33	9.28	9.39	9.70	10.38	10.01
ヨーロッパ	14.51	14.61	14.84	16.13	15.62	16.47	15.77	16.62	17.16	17.43	18.12
EU	11.41	11.61	11.71	12.71	12.08	12.11	11.67	11.28	12.46	12.42	13.10
アフリカ	3.63	3.80	4.94	4.31	4.80	5.35	6.23	6.02	5.90	4.18	3.58
北米	8.45	8.41	8.31	8.90	8.39	8.28	8.59	9.12	9.40	10.41	9.63
米国	7.48	7.26	7.19	7.70	7.32	7.01	7.31	7.82	8.11	8.84	8.47
ラテンアメリカ	4.32	5.34	6.35	6.41	6.54	6.87	6.93	6.53	6.49	6.20	6.47
オセアニア	2.69	2.97	3.54	4.24	4.71	5.10	5.04	5.57	5.59	4.94	5.06

(出所)表 3-3 と同じ

全体的に見て、中国の輸出入相手国構成は穏やかに変化している。ヨーロッパや北米諸国との貿易関係は安定し、その商品原産地としての地位が相対的に上昇して、突出した対中赤字が相対的に緩和されている。注目すべきは、データから見ると、輸入相手国としての日本の地位が低下し、アジアにおける対中赤字国の中で割合が上昇する傾向にある。輸入が大幅に減少している問題を説明するために、次に中国の貿易の商品構成について分析する。

第4節 輸入額の大幅減少と国産品による輸入代替の進展

第一に、HS 分類別の輸入品構成を見ると、過去十年の中国の輸入品構成の変化で最も顕著なのは、食品、原材料、鉱物等の一次製品の輸入割合が明らかに上昇し、工業品の輸入割合が相対的に低下したことである。例えば、第一類の生きている動物、第二類の植物製品、第四類の食品飲料、酒および酢、タバコおよびタバコ製品は、2006年から中国の商品輸入構成中の割合が上昇している。近年第五類の鉱物製品の割合の上昇幅が鈍化し、2015年には17.8%も低くなったが、その比率は依然として2006年の15.6%より高い。また、第六類化学工業およびその関

連工業製品、第七類プラスチックおよびその製品、ゴムおよびその製品、第十五類卑金属およびその製品等の工業製品の輸入割合はそれぞれ 2006 年の 7.1%、5.8%、7.6%から 2015 年には 6.7%、4.7%、5.2%に下がった。特に、第十六類機械・電気製品、AV 設備およびその部品の割合の低下は激しく、2006 年に 41.5%だったが 2015 年には 34.8%に下がった。

表 3-7 HS 分類別の輸入品構成の変遷

	2006- 12	2007- 12	2008- 12	2009- 12	2010- 12	2011- 12	2012- 12	2013- 12	2014- 12	2015- 12
第一類 生きた動物、 動物製品	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	0.9%	1.0%	1.0%
第二類 植物製品	1.4%	1.6%	2.3%	2.5%	2.4%	2.3%	2.8%	2.9%	3.1%	3.5%
第三類 動植物油脂・ 蠟、精製食用油脂	0.5%	0.8%	1.0%	0.8%	0.6%	0.7%	0.7%	0.6%	0.5%	0.5%
第四類 食品、飲料、 酒および酢、タバコお よびタバコ製品	0.5%	0.5%	0.5%	0.6%	0.7%	0.7%	0.8%	0.8%	0.9%	1.2%
第五類 鉱製品	15.6%	16.9%	23.1%	19.5%	21.6%	24.8%	24.9%	24.1%	23.4%	17.8%
第六類 化学工業およ びその関連工業の製 品	7.1%	7.2%	6.8%	6.9%	6.7%	6.8%	6.5%	6.4%	6.4%	6.7%
第七類 プラスチック およびその製品、ゴム およびその製品	5.8%	5.7%	5.4%	5.9%	5.8%	5.3%	5.0%	4.7%	4.7%	4.7%
第八類 生皮、皮革、 毛皮およびその製品、 馬具、旅行用品、ハン ドバッグ	0.8%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.5%	0.5%	0.6%	0.6%	0.7%
第九類 木および木製 品、木炭、コルク、籐 製品	0.8%	0.8%	0.7%	0.7%	0.8%	0.9%	0.8%	1.0%	1.2%	1.1%
第十類 パルプ等、古 紙、紙、板紙およびそ の製品	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.4%	1.5%	1.3%	1.2%	1.2%	1.4%
第十一類 紡績原料お	3.2%	2.7%	2.2%	2.2%	2.1%	2.2%	2.2%	2.1%	1.8%	1.9%

よび繊維品											
第十二類 靴・帽子・傘等, 加工済み羽毛およびその製品, 造花, 人毛製品	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
第十三類 石材, 石膏, セメント, 石綿, 雲母および類似材料の製品, 陶磁器, ガラスおよびその製品	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%
第十四類 宝石, 貴金属および製品, アクセサリー, コイン	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	0.8%	0.9%	0.7%	0.9%	2.1%	5.8%	
第十五類 卑金属およびその製品	7.6%	8.1%	7.0%	8.6%	7.4%	6.8%	6.1%	5.3%	5.2%	5.2%	
第十六類 電気機械, AV 設備およびその部品, 付属品	41.5%	39.9%	35.8%	36.5%	34.9%	31.6%	31.0%	31.3%	30.8%	34.8%	
第十七類 車両, 航空機, 船舶および輸送設備	3.8%	3.7%	3.5%	4.3%	4.7%	4.7%	5.0%	5.1%	6.2%	5.9%	
第十八類 光学, 医療器具, 時計, 楽器	7.6%	7.4%	7.0%	6.8%	6.6%	5.9%	6.1%	5.7%	5.6%	6.2%	
第十九類 武器, 弾薬およびその部品, 付属品	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
第二十類 雑貨	0.3%	0.4%	0.3%	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.4%	0.4%	
第二十一類 芸術品, コレクション品および骨董品	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
第二十二類 特殊取引商品および未分類商品	0.3%	0.3%	0.4%	0.3%	1.3%	2.8%	3.8%	5.4%	4.2%	0.4%	

(出所) 表 3-3 と同じ

次に、分類ごとに輸入累計額同期比成長率の推移を見てみると、2015年に起きた輸入品の構成の変化の最大の原因は、鉱製品の輸入額が大幅に減少したことにある。これはコモディティー商品価格の大幅下落に起因している。例えば、2013年と2014年の輸入品構成は基本的に一致しているが、2013年に3.6%だった鉱製品貿易額成長率が、2015年には-34.7%にまで低下した。特に第27章の鉱物燃料、鉱物油およびその蒸留製品の貿易額成長率は2013年の0.6%から2015年には-37.2%へと大幅に下がり、輸入品構成における割合が大幅に低下した。電気機械、AV設備およびその部品の貿易額は成長率がマイナスになったが、電気機械、AV設備およびその部品の輸入品構成における割合は相対的に押し上げられた。

2014年12月のデータを見ると、世界一次産品価格指数の38種類のコモディティー商品のうち、値下がり品種は23種類で60.5%を占め、世界一次産品価格指数のうち値下がり品種の占める比重は84.7%になった。このうち、天然ゴム価格は同期比で37.3%、鉄鉱石価格は49.3%、原油価格は42.7%、大豆価格は22.5%、原料炭価格は25.3%、パームオイル価格は21.5%下落した。同時に、国連の関連部門が発表した統計データによれば、中国が輸入する鉄鉱石、油料作物、綿花、羊毛、卑金属鉱石および天然ゴムの量は世界一で、中国が輸入する原油、原料炭および砂糖の量は世界第二位であった⁵。従って、コモディティー価格の値下がりの影響により、2015年に中国の輸入額は大幅に減少した。

表3-8 HS分類別の中国の輸入累計額同期比成長率の推移(%)

	2006- 12	2007- 12	2008- 12	2009- 12	2010- 12	2011 -12	2012- 12	2013 -12	2014- 12	2015- 12
第一類 生きた動物、動物 製品	9.5	29.2	19.5	-6.0	37.0	34.3	10.7	31.2	11.8	-13.8
第二類 植物製品	-1.7	37.1	74.8	-3.7	31.1	21.2	26.7	9.7	10.3	-3.3
第三類 動植物油脂・蠟、 精製食用油脂	18.4	93.2	42.6	-28.4	14.8	29.9	13.0	-17. 0	-15.8	-13.5
第四類 食品、飲料、酒・ 醋、タバコおよびタバコ製 品	17.8	11.5	34.1	5.3	49.8	33.2	12.2	10.8	3.4	18.3
第五類 鉱製品	33.9	31.1	61.4	-24.9	53.3	42.7	4.8	3.6	-2.5	-34.7
25章 塩、硫黄、土および 石材、石灰およびセメント 等-103	4.8	34.1	100.6	-55.2	64.4	28.5	9.5	-5.7	4.2	-12.4

⁵ 白明オフィシャルサイト(2015)を参考にした。

26章 鉱砂, スラグおよび 金属灰	23.6	68.0	59.9	-19.0	54.9	37.8	-11.3	11.0	-9.2	-29.8
27章 鉱物燃料, 鉱物油お よびその蒸留製品, アスフ ァルト, 鉱物蠟	39.0	17.7	61.1	-26.8	52.1	45.8	13.4	0.6	0.5	-37.2
第六類 化学工業およびそ の関連工業の製品	11.1	21.9	12.2	-9.7	34.2	26.6	0.1	6.3	0.0	-10.3
第七類 プラスチックおよび その製品, ゴムおよびその 製品	19.0	18.7	10.6	-3.1	36.9	15.7	-3.3	2.5	0.3	-13.8
第八類 生皮, 皮革, 毛皮 およびその製品, 馬具, 旅行用品, ハンドバッグ	15.7	9.4	-1.0	-17.0	36.4	21.5	6.2	12.2	3.4	-4.2
第九類 木および木製品, 木炭, コルク, 籐製品	13.0	23.4	0.6	-9.6	54.8	41.0	-5.8	25.4	21.4	-18.2
第十類 パルプ等, 古紙, 紙, 板紙およびその製品	8.1	22.2	20.1	-10.8	28.8	26.5	-7.6	0.8	0.2	0.5
第十一類 紡績原料および 紡織品	9.5	-1.2	-1.7	-12.9	35.8	27.1	8.7	-1.1	-10.9	-10.1
第十二類 靴・帽子・傘等, 加工済み羽毛およびその 製品, 造花, 人毛製品	15.5	21.8	31.2	-12.2	26.1	40.1	12.5	9.1	12.0	16.6
第十三類 石材, 石膏, セメ ント, 石綿, 雲母および類 似材料の製品, 陶磁器, ガ ラスおよびその製品	17.1	12.7	6.2	-12.2	56.1	28.1	11.0	3.6	1.8	-9.8
第十四類 宝石, 貴金属お よび製品, アクセサリー, コ イン	33.0	35.6	20.4	-13.2	65.7	37.4	-11.4	38.7	128.1	n.a.
第十五類 卑金属およびそ の製品	5.7	29.9	2.4	8.7	19.1	15.3	-6.4	-6.4	-2.0	-14.0
72章 鋼鉄	-23.6	14.9	6.6	13.4	-9.0	12.1	-18.0	-8.4	-0.8	-14.1
73章 鋼鉄製品	22.0	15.7	31.1	-15.4	3.0	11.7	-1.7	3.7	13.0	-14.3
74章 銅およびその製品	33.3	58.1	-3.9	13.3	55.8	17.4	0.5	-7.7	-5.0	-19.2

第十六類 電気機械, AV 設備およびその部品, 付属 品	21.0	16.1	6.4	-9.3	32.5	13.1	2.4	8.3	-1.0	-2.9
84 章 原子炉, ボイラー, 機械・器具および部品	13.4	13.8	11.8	-10.9	39.4	15.8	-8.7	-6.2	5.3	-12.4
85 章 モーター, 電気, AV 設備およびその部品・付属 品	25.3	17.3	3.8	-8.5	29.0	11.7	8.7	15.2	-3.4	1.1
第十七類 車両, 航空機, 船舶および輸送設備	49.8	17.8	13.7	8.0	52.7	26.1	9.8	10.1	20.5	-18.3
第十八類 光学, 医療器 具, 時計, 楽器	17.4	18.4	12.1	-13.8	34.2	11.2	7.7	1.2	-2.0	-5.6
第十九類 武器, 弾薬およ びその部品, 附属品	-26.0	-0.9	44.3	63.2	-38.2	164. 0	14.0	-46. 1	23.2	25.9
第二十類 雑貨	15.2	40.3	4.6	2.6	39.8	4.0	6.5	5.5	22.3	4.1
第二十一類 芸術品, コレク ション品および骨董品	75.3	-21.2	127.1	-51.2	139.7	63.1	108.6	776. 8	-20.5	-31.8

(出所)表 3-3 と同じ

当然, 中国が推し進めている産業構造の高度化転換には国産品が輸入品に取って代わる効果があり, 中国の工業製品の対外依存度は下がっている。対日輸入の変化を見ると, 中国が日本から輸入する製品は, 第六類の化学工業およびその関連工業の製品, 第七類プラスチックおよびその製品, ゴムおよびその製品, 第十五類の卑金属およびその製品, 第十六類の電気機械, AV 設備およびその部品, 第十七類の車両, 航空器, 船舶および輸送設備, 第十八類の光学, 医療機器等の工業製品に集中している。特に, 世界金融危機の前まで, 第十六類の電気機械, AV 設備およびその部品は輸入の半分以上を占めていた。分類別の対日輸入累計額同期比成長率の推移を見ると, 2012 年から, 第七類のプラスチックおよびその製品, ゴムおよびその製品, 第十五類の卑金属およびその製品, 第十六類の電気機械, AV 設備およびその部品の輸入累計額同期比成長率がマイナス成長を続けている。特に, 第十五類の卑金属およびその製品と第十六類の電気機械, AV 設備およびその部品の輸入累計額は大きく減少し, 対日輸入構成における割合が明らかに下がった。

表 3-9 HS 分類別の中国の対日輸入構成の推移

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12	-12
第一類 生きた動物, 動物製品	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%
第二類 植物製品	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%
第三類 動植物油脂・蠟, 精製食用油脂	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
第四類 食品, 飲料, 酒・醋, タバコおよびタバコ製品	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
第五類 鉱製品	1.5%	1.7%	3.5%	1.7%	1.5%	1.4%	1.4%	1.3%	1.2%	1.0%
第六類 化学工業およびその関連工業の製品	8.6%	9.3%	8.8%	9.4%	8.4%	8.7%	9.4%	11.2%	10.3%	10.1%
								%	%	
第七類 プラスチックおよびその製品, ゴムおよびその製品	6.2%	6.5%	6.3%	7.0%	7.0%	6.9%	7.2%	7.5%	7.3%	7.2%
第八類 生皮, 皮革, 毛皮およびその製品, 馬具, 旅行用品, ハンドバッグ	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
第九類 木および木製品, 木炭, コルク, 籐製品	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
第十類 パルプ等, 古紙, 紙, 板紙およびその製品	1.1%	1.1%	1.1%	1.2%	1.2%	1.1%	1.1%	1.1%	0.9%	1.0%
第十一類 紡績原料および紡績品	3.1%	2.7%	2.4%	2.4%	2.0%	2.1%	2.2%	2.2%	2.0%	1.9%
第十二類 靴・帽子・傘等, 加工済み羽毛およびその製品, 造花, 人毛製品	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
第十三類 石材, 石膏, セメント, 石綿, 雲母および類似材料の製品, 陶磁器, ガラスおよびその製品	1.0%	0.9%	0.8%	0.8%	1.0%	1.1%	1.5%	1.5%	1.7%	1.6%
第十四類 宝石, 貴金属および製品, アクセサリー, コイン	0.3%	0.5%	0.6%	0.5%	0.7%	0.8%	0.6%	0.7%	0.6%	0.7%
第十五類 卑金属およびその製品	11.6%	11.8%	12.3%	12.5%	11.1%	10.7%	10.7%	10.5%	10.2%	9.5%
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
第十六類 電気機械, AV 設備およびその部品, 付属品	51.3%	50.3%	47.4%	46.0%	48.0%	48.2%	46.0%	43.1%	43.5%	45.5%
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
第十七類 車両, 航空機, 船舶および輸送設備	5.3%	6.0%	7.0%	8.8%	9.5%	9.3%	9.3%	9.4%	10.1%	9.1%
									%	

第十八類 光学, 医療器具, 時計, 楽器	8.6%	8.2%	8.9%	8.5%	8.3%	8.6%	9.8%	10.4%	10.5%	10.6%
								%	%	
第十九類 武器, 弾薬およびその部品, 付属品	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
第二十類 雑貨	0.5%	0.5%	0.5%	0.6%	0.5%	0.5%	0.6%	0.7%	0.9%	1.3%
第二十一類 芸術品, コレクション品および骨董品	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
第二十二類 特殊取引商品および未分類商品	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	0.3%	0.0%

(出所) 表 3-3 と同じ

このような貿易傾向には、もとより日本経済のデフレ、中国の経済成長スピードの鈍化、輸出の不振等が影響しているが、第十五類の卑金属およびその製品、第十六類の電気機械、AV設備およびその部品の対日輸入累計額の減少幅は、上記指標の下げ幅を遙かに上回っている。IMFの最近の研究結果によれば、1990年代には世界収入が1%成長するごとに世界貿易は2.5%成長し、以前と比べて遙かに割合が高かったが、このような状況はもう見られない。製造業で見ると、新興市場のコスト上昇や自給自足レベルの向上、世界各地の生産方式の変化によって、多数の複雑なグローバル・バリューチェーンが存在するという状況はなくなっている。2013年以降は、世界が1%成長しても貿易は0.7%しか増えなくなった。1990年代中期には、中国が輸出した製品の価値のうち60%が輸入した部品と原材料で占められていた。現在この割合は約35%⁶にまで低下している。従って、近年中国の輸入が減少している原因の一つは、中国が推進してきた産業構造の高度化転換によって国産品が輸入品に取って代わる効果が加速したことにあると言える。

表 3-10 HS 分類別の中国の対日輸入累計額成長率の推移

	2007-12	2008-12	2009-12	2010-12	2011-12	2012-12	2013-12	2014-12	2015-12
第一類 生きた動物, 動物製品	-9.23%	-12.62%	11.35%	46.53%	-47.60%	7.72%	24.28%	16.13%	2.07%
第二類 植物製品	-3.41%	22.97%	7.86%	30.52%	-7.21%	19.72%	39.77%	5.84%	11.84%
第三類 動植物油脂・蠟, 精製食用油脂	-12.49%	14.52%	4.44%	37.63%	-24.88%	15.88%	-32.70%	-2.06%	-0.40%
第四類 食品, 飲料, 酒・醋, タバコおよびタ	5.57%	10.60%	18.52%	23.67%	-45.66%	38.28%	-19.83%	49.30%	49.35%

⁶ ステファニー・フランダース《グローバル貿易停滞の憂い》, ファイナンシャル・タイムズ, 2015-08-03 を参考にした。 <http://www.ftchinese.com/story/001063295?full=y>

パコ製品									
第五類 鉱製品	32.71%	128.94%	-56.90%	13.48%	7.50%	-11.78%	-13.54%	-6.66%	-29.39%
第六類 化学工業およびその関連工業の製品	24.31%	6.56%	-7.08%	20.73%	13.71%	-1.35%	9.59%	-7.59%	-14.14%
28章 無機化学品、貴金属等の化合物	24.67%	88.81%	-53.03%	29.54%	-4.97%	-32.46%	-14.70%	0.64%	-11.14%
29章 有機化学品	28.76%	-9.38%	1.25%	8.87%	16.29%	1.01%	24.73%	-16.37%	-21.86%
30章 薬品	33.52%	24.11%	16.47%	27.62%	15.75%	20.53%	17.05%	19.95%	-2.20%
31章 肥料	21.24%	39.31%	-4.52%	36.71%	-8.90%	38.77%	35.69%	-20.26%	-5.18%
32章 鞣し剤、着色料、塗料、パテ、インク等	14.34%	23.72%	-13.38%	9.20%	4.47%	-14.74%	-7.42%	-1.85%	-10.35%
33章 エッセンシャルオイル、バーム、香料製品および化粧・洗面用品	25.18%	75.18%	29.71%	25.84%	31.07%	-1.42%	-13.26%	33.83%	41.20%
34章 洗剤、潤滑剤、人工ワックス、整髪料	18.43%	19.78%	0.20%	41.61%	15.93%	6.85%	-1.06%	4.20%	-5.74%
35章 プロテイン類物質、改質澱粉、膠、酵素	37.97%	24.57%	8.40%	47.68%	20.56%	19.38%	-5.57%	-2.61%	-10.78%
36章 爆薬、花火、着火品、可燃材料製品	237.13%	62.49%	38.87%	99.37%	-7.32%	0.69%	-48.05%	-8.74%	-34.79%
37章 撮影および映画用品	20.30%	16.84%	-0.63%	28.66%	16.20%	2.14%	-4.34%	-1.10%	-7.78%
38章 その他化学品	14.83%	4.08%	-6.52%	44.09%	12.53%	-4.77%	-5.05%	1.37%	-11.24%
第七類 プラスチックおよびその製品、ゴムおよびその製品	20.71%	9.18%	-3.86%	35.19%	8.79%	-5.04%	-5.21%	-2.50%	-13.04%
39章 プラスチックおよびその製品	20.94%	8.58%	-4.07%	34.45%	7.83%	-5.13%	-6.02%	-1.64%	-12.89%
40章 ゴムおよびその製品	19.27%	13.01%	-2.56%	39.65%	14.39%	-4.56%	-0.80%	-6.93%	-13.88%

第八類 生皮, 皮革, 毛皮およびその製品, 馬具, 旅行用品, ハンドバッグ	8.91%	8.47%	-10.87%	12.39%	-13.91%	-8.59%	-8.35%	-8.87%	-8.58%
第九類 木および木製品, 木炭, コルク, 籐製品	-11.83%	5.21%	-8.21%	7.12%	1.26%	-13.35%	52.16%	84.62%	11.43%
第十類 パルプ等, 古紙, 紙, 板紙およびその製品	15.42%	11.63%	-6.25%	38.79%	1.25%	-13.20%	-11.01%	-12.27%	-7.79%
第十一類 紡績原料および紡績品	-1.43%	0.96%	-12.92%	13.90%	15.33%	-5.98%	-9.81%	-8.30%	-13.31%
第十二類 靴・帽子・傘等, 加工済み羽毛およびその製品, 造花, 人毛製品	8.57%	-7.16%	-9.16%	16.70%	2.43%	-14.22%	-15.37%	-0.34%	3.47%
第十三類 石材, 石膏, セメント, 石綿, 雲母および類似材料の製品, 陶磁器, ガラスおよびその製品	2.00%	1.51%	-13.69%	67.92%	21.78%	19.09%	-6.23%	13.33%	-18.27%
第十四類 宝石, 貴金属および製品, アクセサリー, コイン	84.14%	31.60%	-27.36%	90.05%	22.86%	-30.21%	-2.51%	-11.55%	4.14%
第十五類 卑金属およびその製品	17.72%	16.91%	-11.52%	20.23%	6.12%	-8.94%	-10.41%	-2.70%	-18.10%
72章 鋼鉄	14.03%	20.61%	-1.44%	20.71%	6.84%	-15.63%	-11.43%	-4.97%	-22.33%
73章 鋼鉄製品	8.28%	33.60%	-17.04%	9.31%	8.02%	-3.72%	-10.80%	0.55%	-20.83%
74章 銅およびその製品	38.90%	5.68%	-27.75%	21.25%	2.89%	3.87%	-5.71%	-4.64%	-16.30%
第十六類 電気機械, AV 設備およびその部品, 付属品	13.48%	6.11%	-15.63%	40.73%	10.65%	-12.91%	-14.33%	1.37%	-8.37%
84章 原子炉, ボイラ	7.75%	11.03%	-18.54%	69.56%	14.93%	-21.49%	-18.07%	3.25%	-13.41%

一、機械・器具および部品									
85章 モーター、電気、AV設備およびその部品・付属品	17.39%	3.03%	-13.66%	22.33%	6.87%	-4.75%	-11.40%	0.01%	-4.60%
第十七類 車両、航空機、船舶および輸送設備	31.12%	29.41%	10.30%	44.55%	7.85%	-8.58%	-7.24%	8.22%	-21.58%
86章 鉄道車両、軌道装置、信号設備	-76.68%	88.71%	16.45%	69.57%	4.41%	-23.60%	-55.41%	63.01%	-1.25%
87章 車両およびその部品・付属品 但し鉄道車両を除く。	38.96%	29.03%	7.36%	51.31%	8.44%	-7.96%	-5.82%	9.91%	-22.51%
88章 航空機、宇宙船およびその部品	106.99%	9.74%	-51.40%	-45.41%	119.22%	-60.31%	-18.83%	46.34%	30.70%
89章 船舶および浮動構造物	72.49%	22.67%	50.94%	-25.61%	-3.04%	-11.57%	-13.51%	-49.19%	8.50%
第十八類 光学、医療器具、時計、楽器	9.65%	22.23%	-16.92%	32.57%	14.20%	3.83%	-3.19%	1.64%	-11.81%
第二十類 雑貨	6.01%	9.39%	4.34%	30.06%	11.33%	2.51%	4.32%	30.65%	28.09%

(出所)表 3-3 と同じ

第5節 「一帯一路」沿線諸国との貿易の現状

「一帯一路」構想は中国が新たに对外开放を拡大する重大な国家戦略である。2013年習近平総書記はカザフスタン訪問時に「シルクロード経済ベルト」を、インドネシア訪問時に「21世紀海上シルクロード」を提案し、2015年3月27日には海南省ボアオ・アジア・フォーラムにおいて国家発展改革委員会、外交部、商務部と合同で「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」を発表した。これは、「一帯一路」構想が正式に打ち出され、建設段階に入ったことを意味している。このうち「一帯一路」構想の重要な構成部分である「貿易の円滑化」は、構想の発展過程において重要な歴史的意味を持つ。「貿易の円滑化」政策は今後中国と沿線諸国の枠組みに影響を与えるだろう。

「一帯一路」沿線諸国は、発展途上国を中心に近年経済成長が特に顕著である。「一帯一路」構想に該当する地域は総人口が約46億(世界人口の60%を越える)であり、域内GDPは20

兆米ドル(世界の約 1/3)に達する。「一帯一路」沿線には 65 の国々が存在し、ASEAN、南アジア、中央アジア、西アジアおよび中東、中央・東ヨーロッパ、独立国家共同体の 6 つの地域とモンゴル国に区分できる。このうち、ASEAN の枠組みにはフィリピン、ミャンマー、マレーシア、インドネシア、ラオス、カンボジア、タイ、ベトナム、ブルネイ、シンガポールが含まれ、南アジアの枠組みにはアフガニスタン、ネパール、ブータン、パキスタン、バングラデシュ、スリランカ、インド、モルジブが含まれ、中央アジアの枠組みにはトルクメニスタン、キルギスタン、カザフスタン、ウズベキスタン、タジキスタンが含まれ、西アジアおよび中東の枠組みにはイエメン、ヨルダン、イスラエル、サウジアラビア、イラン、シリア、パレスチナ、バーレーン、クウェート、トルコ、イラク、オマーン、レバノン、カタール、アラブ首長国連邦、ギリシャ、キプロス、エジプト、シナイ半島が含まれ、中央・東ヨーロッパの枠組みにはアルバニア、ブルガリア、ルーマニア、マケドニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、クロアチア、チェコ、スロバキア、ポーランド、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、エストニア、セルビア・モンテネグロが含まれ、独立国家共同体の枠組みにはモルドバ、ベラルーシ、ロシア、ウクライナ、アゼルバイジャン、アルメニア、グルジアが含まれる。六大枠組みごとに、中国と「一帯一路」沿線諸国の貿易状況を分析する。

表 3-11 中国と「一帯一路」沿線諸国との貿易状況

	輸出額 (単位: 万米ドル)			輸入額 (単位: 万米ドル)			輸出額 増加寄与度		輸入額 増加寄与度	
	2014年	2015年	2016年	2014年	2015年	2016年	2014- 2015	2015- 2016	2014- 2015	2015- 2016
一帯一 路沿線 64カ国	62,923,739	60,661,676	58,901,024	47,774,489	37,695,368	35,007,193	33.37%	9.96%	36.21%	28.44%
中央アジ ア5カ国	2,405,978	1,755,833	1,809,705	2,091,080	1,503,915	1,205,403	9.45%	-0.31%	2.10%	3.24%
南アジア 8カ国	8,579,488	9,418,664	9,768,705	2,024,684	1,696,927	1,480,328	-12.19 %	-2.00%	1.17%	2.35%
ASEAN 10カ国	27,179,194	27,873,753	26,271,064	20,832,789	18,784,609	18,494,306	-10.09 %	9.14%	7.32%	3.15%
西アジア 17カ国	14,219,871	13,345,360	12,249,665	16,549,500	10,488,124	8,803,677	12.71%	6.25%	21.67%	18.28%
中・東欧 16カ国	4,370,288	4,218,717	4,401,109	1,652,835	1,409,360	1,488,847	2.20%	-1.04%	0.87%	-0.86%
独立国	6,168,920	4,049,300	4,400,775	4,623,601	3,812,433	3,534,632	30.80%	-2.00%	2.90%	3.01%

家共同										
体7カ国										

(注) 西アジアおよび中東枠組みにはエジプトとシナイ半島は含まれない。

第一に、対 ASEAN の貿易状況を見ると、中国の 2015 年の対 ASEAN10 カ国の輸出の成長率 2.5%、輸入の成長率は-10.9%であり、2016 年の輸出成長率は-6.1%、輸入成長率は-1.6%であった。中国が ASEAN10 カ国に輸出しているのは主に工業製品で、ASEAN10 カ国から輸入しているのは主に原材料、農産物・特産品、中間加工品で、二国間貿易は補完性が強く、強みが顕著である。先進国需要の軟調によって、2015年に中国の輸出額は減少に転じたが、対 ASEAN10 カ国の輸出額は拡大し、その輸出額増加寄与度は 10.09%に達し、輸出市場の安定に重要な役割を果たした。しかしながら、2016 年の対 ASEAN10 カ国の輸出額は大幅に減少し、輸出額減少の寄与度は 9.14%に達し、「一带一路」沿線諸国 6 大枠組みのうちで 2016 年に中国の輸出額大幅減少に影響した最大要因となった地域である。

第二に、対南アジアの貿易状況を見ると、中国の 2015 年の対南アジア地域の輸出はますますの成績で、他の地域の輸出成績よりもよく、輸出の成長率は 8.9%となり、対南アジア 8 カ国の輸出拡大による輸出額増加寄与度は 12.19%に達したが、輸入は 19.3%減少した。2016 年にも輸出が伸び、輸入が減る傾向が続き、その輸出成長率は 3.6%、輸入成長率は-14.6%となった。しかし、2016 年の輸出額増加寄与度が 2%だったことには注目すべきで、南アジア 8 カ国の輸出新興市場としての潜在能力が現われてきたと言えるだろう。今後中国は南アジアからの輸入を増やし、貿易バランスと長期的な持続可能性を維持しなければならない。中国の対南アジア諸国に対する貿易不均衡問題は深刻である。中国は南アジア諸国に対してアンバランスな優位性を持ち、大きな貿易黒字が生じており、このような貿易関係は持続できない。インドが若干良いのを除き、この地域のその他の国の工業化基板は全体に弱く、未開発の工業化発展ポテンシャルは大きい。南アジアは中国と共に「一带一路」構想を進め、対外直接投資を行う上で重点な相手になるはずで、地理、人材資源、市場の面で良好な条件を備えている。

第三に、対中央アジアの貿易状況を見ると、中国の 2015 年の対中央アジア 5 カ国の貿易状況は全体に劣り、輸出-37%、輸入-39%と減少幅が非常に大きかった。2016 年の輸出は安定していた(同期比成長 3%)が、輸入は更に大幅に減少した(同期比成長-24.8%)。このような貿易情勢は、中国と中央アジア 5 カ国との経済発展水準の格差と経済構造が反映したものである。中央アジアとは最も早く「一带一路」建設のコンセンサスを得たが、国際市場の影響を大きく受け、双方の貿易額は大きく減少した。中央アジア 5 カ国の工業化レベルは低く、輸出品は主にエネルギー資源で、輸入品は主に中国からの工業製品である。ここ二年でエネルギー資源の国際価格が大きく下落し、中央アジア 5 カ国のエネルギー資源輸出による収入は大幅に減少し、中国の中央アジア 5 カ国に対する輸出と輸入は共に大幅に減少した。中国とカザフスタン、ウズベキスタンとの貿易不均衡問題はそれほど深刻でないが、中国とキルギスタン、タジキスタン、トルクメニスタンとの貿易

貿易不均衡問題はかなり深刻である。貿易不均衡問題を解決するには、「一帯一路」構想に加わり、生産能力面の協力を進めて、地元の工業と経済の発展を促し、互惠と共栄を実現する必要がある。

第四に、対西アジアの貿易状況を見ると、2015年の中国と西アジア17カ国間の輸入減少率は57.8%にも達した。これは、中国が中東地域から輸入するエネルギー価格が大幅に下落したためである。2016年の輸入も好転せず引き続き-19%減少した。輸出入額増加寄与度を見ると、「一帯一路」沿線諸国6大枠組みのうち、西アジア17カ国は、2015年と2016年の中国の輸出入額の大幅減少に比較的大きな影響を与えた地域で、輸出額減少の寄与度は2015年が12.7%、2016年が6.3%で、輸入額減少の寄与度はそれぞれ2015年が21.7%、2016年が18.3%であった。中国のシリア、レバノン、バーレーン、バレスチナ、ヨルダン等中東地域非産油国に対する貿易不均衡問題もかなり深刻である。中国としてはこれらの国からの商品の輸入需要が小さく、貿易の持続可能性が憂慮される。

第五に、対中央・東ヨーロッパの貿易状況を見ると、「一帯一路」沿線諸国6大枠組みのうち、中国と中央・東ヨーロッパ16カ国の貿易協力拡大は相対的に安定している。2015年の対中央・東ヨーロッパ16カ国の輸出額は3.6%減少し、2015年の輸出額減少の寄与度は2.2%であったが、2016年の輸出は回復の兆候が現れ、その輸出成長率は4.1%で、中国の輸出額増加の寄与度は1.04%だった。同時に輸入も回復の兆候が現れ、その輸入成長率は5.3%であった。全体的に見て、中国と中央・東ヨーロッパセクター16カ国地域の貿易協力拡大は2016年に安定したが、地理的な要因から、中国の対外貿易に与える影響は依然として小さい。

第六に、対独立国家共同体の貿易状況を見ると、ウクライナでの地政学的衝突による輸出減少は徐々に回復している。輸出成長率は2015年の-52.3%から、2016年には8%にまで上昇した。2015-2016年の輸出額増減寄与度も-30.8%から+2%となった。独立国家共同体7カ国との貿易協力拡大は僅かだが戦略的效果が現われたと言える。特に、ロシアとの貿易協力では「一帯一路」構想の効果が現われた。国際石油価格が大幅に下落した状況において、ロシアからの輸入減少幅は、サウジアラビア、イラン、イラク、カタール等の中東産油国からの輸入減少幅よりも小さく、ロシアからの石油等のエネルギー製品の輸入は拡大した。ロシアは中国とロシアの「一帯一路」貿易協力で実際に利益を得て、「一帯一路」共同建設の核心的価値を示して見せた。

「一帯一路」沿線諸国の貿易発展状況を分析すると、「一帯一路」構想関連政策の推進において、全体的効果はまだ顕著でないが、国別では徐々に効果が現われている。長い期間をかけなければ全面的な効果は現われない。基本的経済要因がまだ沿線諸国の貿易成長と貿易構造の枠組みを決めている。現在中国と「一帯一路」沿線諸国にはまだお互いを補う産業内分業関係ができていない。西アジア、中東諸国のエネルギー資源産業はあまりに単一で、中国との間に産業間分業関係があるだけで、産業内分業関係を築けていない。中国の川上産業や川下産業との関係は緊密でなく、バランスのとれた貿易関係が形成されていない。

おわりに

中国が定めた「一带一路」構想およびその政策体系はまだ不完全である。「一带一路」構想は実施の緒についたばかりの初期段階にあり、「一带一路」貿易は一部の国で戦略的效果が僅かに現れ、投資協力を積極的な戦略的效果が生まれ始めたばかりである。2015年に中国は初めて資本純輸出国となり、グローバルな生産能力協力で積極的な一歩を踏み出した。このように見ると、中国が定めた戦略や政策体系は、現実の需要との間に一定の開きがあり、未成熟で、完全でなく、政策全体の効果がそれほどでなく、戦略的推進力が不足し、実施効果がまだ顕著でなく、更なる改善と改良が必要であるといえよう。

[参考文献]

- 白明(2015)《国际大宗商品市场的牛熊转换》,《国际贸易》2015年第3期。
丁志杰,田园(2015)《美元趋势性升值的挑战与应对》,《国际贸易》2015年第3期。
王海峰(2015)《全球经济调整新特点和国际竞争新态势》,《国际贸易》2015年第1期。
肖炼(2015)《美国经济复苏对全球及中国经济的影响》,《国际贸易》2015年第3期。

第4章

「一帯一路」構想を背景とした中国と中央アジアのエネルギー協力

李立凡

はじめに

2013年に習近平主席が提唱した「シルクロード経済ベルト」、即ち東のアジア太平洋経済圏と西のヨーロッパ経済圏をつなぐエリアは、「世界で最も長く、最も高い発展ポテンシャルを有した巨大経済圏」である。シルクロード経済ベルトの建設は、中国改革開放政策の重大な戦略であり、特に西方への開放・発展を推進する基本的な方法である。大動脈となるシルクロードの建設において、西部と隣り合う中央アジアおよび中東諸国の経済を十分に強化し、これらの国々との貿易を促進して、これらの国々がその豊富なエネルギーと中国の増大する需要とを有機的に結び付けて、十分に中国の経済成長の市場を通じた分配を享受できるようにしていく。シルクロード経済ベルトの建設には、中国西部の石油・天然ガスの生産量の向上、精製製品の輸出、石油プラントの西への移転、および関連産業の構造転換と高度化のすべてを促進する作用があり、この総合戦略には重大な意義がある。このように、「一帯一路」の建設を積極的に推進するなかで、石油・天然ガス分野での協力は重要な役割をはたすものと見ることができる。

第1節 エネルギー協力はシルクロード経済ベルトの礎

ロシア、中央アジア五カ国等、「一帯一路」の沿線には多くの重要なエネルギー生産国が存在している。中国石油天然気集团公司(CNPC)経済技術研究院のデータによれば、「一帯一路」沿線の国と地域の石油埋蔵量は461億トン、天然ガス埋蔵量は108兆 m^3 で、それぞれ世界の総埋蔵量の20%と56%を占めている。

「一帯一路」建設の提唱は、中国と中央アジア、ロシア、西アジアの国々が協力する大きなチャンスであり、エネルギーはその重要な絆となる。経済の急速な発展にともない、中国の石油、天然ガスの国外依存度は年々上昇している。2020年までに、中国の石油の国外依存度は60%以上に、天然ガスの国外依存度は45%にまで上昇すると予測されている。中央アジア、西アジアの国々やロシア等の地域は天然ガス輸出型の国が多く、中国と強い経済的補完性がある。また、

現在の世界のエネルギー供給構造では、在来型天然ガスが重要な地位を占めているが、中央アジアの国々やロシアはこの在来型天然ガス資源が豊富である。このため、これらの国々との石油・天然ガス分野における協力は、シルクロード経済ベルト建設を進める上で重要であり、特別な意味がある。CNPCは中央アジア、中東、アジア太平洋地域、ロシア等の「一帯一路」沿線の地域と国々で提携プロジェクトを有効に進めており、現在19カ国で49の石油・天然ガスプロジェクトを運営している。2015年末時点で、CNPCの「一帯一路」沿線の国と地域に対する投資額は、同社の海外投資額全体の60%以上を占めている。2015年のCNPCの当該地域における石油・ガスの権益分生産量は5,500万トンを超えており、これはCNPCの全海外権益生産量の76%に達している。シルクロード経済ベルトのエネルギー協力は、今後中国の西部大開発を促進し、西方への開放が更に進むだろう。シルクロード経済ベルトのエネルギー協力は、中国西部における石油・天然ガス生産量の向上、精製製品の輸出、石油プラントの移転、関連産業の構造転換と高度化のすべてに対し、促進作用があり、この総合戦略の意義は大きい。

長期的ウィンウィン戦略は強固な協力基盤の上に成り立つ。中国は長い間、国家間の平等な協力と共栄互惠の「対外経済進出」戦略を進め、周辺の中東アジア、西アジア地域の国々と良好な協力関係、特にエネルギー面で協力関係を強化してきた。例えば、国が率いるCNPCは1990年代中期から中央アジアで油田の開発協力および石油・天然ガスパイプライン建設のエネルギー分野での協力を進めてきた。このうち最も画期的な意義があったものは、中国-カザフスタン石油パイプラインと中央アジア-中国天然ガスパイプラインである。現在中央アジア天然ガスパイプラインはA、B、Cラインが竣工しており、これらのパイプラインは2017年から600億 m^3 /年の天然ガス輸送能力を持つようになる。中国-中央アジア天然ガスパイプラインA、B、Cラインの起点はトルクメニスタンのガルクイヌイシュガス田で、ウズベキスタン、カザフスタンを經由し、終点は中国新疆のコルガス港である。A、Bラインは西気東輸第二パイプラインとつながり、Cラインは西気東輸第三パイプラインとつながっている。A、B、Cラインの単線敷設区間の長さは1,833km、総敷設長さは5,499kmで、ガス輸送能力は550億 m^3 /年である。現在中央アジア天然ガスパイプラインのうち、ガス供給合意書を締結済みのガス田は3つある。トルクメニスタンのアムール川ガス田とコンツェルンガス田から毎年約300億 m^3 の天然ガスが、トルクメニスタンとウズベキスタンの国境にある圧縮ステーションを通じてA、B、Cラインに送られる。また、ウズベキスタンのガズリガス田から、毎年約50億 m^3 の天然ガスが、ガズリガス田に近いGCS1ステーションを通じてCラインに送られる。今後Dラインが竣工すれば、ガス輸送能力は850億 m^3 /年に達する。中央アジアパイプラインDラインは既にスケジュールに載せられており、2020年に正式に開通する予定である。

中国は中央アジアにおける石油・天然ガス分野の協力において「川上から川下までを一体化する」モデルを堅持して、全方位型のウィンウィン関係を実現する。中国と中央アジアとのエネルギー協力はこれまでのような単純な探査と生産および石油・天然ガス貿易ではなく、資源国の求めにより配慮して、大型インフラ建設、川下の精製加工やプラント製造等の分野でも全面的に協力し、ウィンウィンの発展を実現していく。今後は積極的に混合所有制を推進して、社会資本や

民営資本を導入し、他の国や企業と合併や提携を行い、十分に各分野の積極性を引き出して、強大なシナジーを形成し、共にシルクロード経済ベルトの建設を推進していく。

中国と中央アジア内陸石油・天然ガス資源をつなぐルート建設は、港湾国家とは異なる石油・天然ガス生産、供給・配送センターが出現することを意味しており、その意義は大きい。第一に、シルクロードのエネルギー輸送ルートは中国への石油・天然ガス資源の通り道というだけでなく、東北アジアや東南アジアへの通り道でもある。第二に、中国と中央アジア間のエネルギー輸送ルートは、中国と中央アジア五カ国のウインウインの経済関係を維持するだけでなく、中国西部地域と周辺国家の恒久的安定に役立つ。最後に、中国の東シナ海、南シナ海での紛争の種が決着しない局面において、安定した中央アジアは地縁的安全の面で中国にとって非常に重要な意義があり、経済的に互惠の発展が実現すれば信頼できる戦略的後方支援となり得る。

第2節 エネルギー協力は「一帯一路」沿線国に利益をもたらす

エネルギーは戦略的資源であり、エネルギー協力では政府が主導的なまたは重要な役割を果たす。政治面での安定は国家間エネルギー協力の一つの基礎である。ロシアはシルクロード経済ベルトのヨーロッパ大陸の終端であり、エネルギー供給国である。中国とロシアはどちらも経済制度を転換した国家であり新興諸国であり、共に世界の多極化と地域の一体化を推し進め、国内政治、経済改革について比較的近い考え方を持っている。双方は更に「戦略的パートナーシップ関係」を築き、政治、経済、文化等の領域で緊密に協力しており、中国とロシアの政治関係は安定的継続的に発展している。

ロシアのエネルギー外交目標は世界レベル、地域レベルで、長期的な安定したエネルギーの供給と世界エネルギー市場の予見可能性を確保することである。アメリカにおけるここ15年のシェールガス革命と開発によって、世界のエネルギー構造が変化し、ヨーロッパ市場はロシアに対する深刻なエネルギー依存からの脱却を急いでいる。アメリカが計画している液化ガスの新興諸国への輸出と競争し、輸出市場を最適化し、リスクを低減するために、ロシアは東へ市場を拡大する必要がある。即ち、ロシアの賢明な選択は、中国市場へより多くの石油、天然ガス、石炭および非鉄金属を輸出することである。ロシアが2003年に発表した「2020年までのロシアエネルギー戦略」と2009年に打ち出した「2030年までのロシアエネルギー戦略」は、ロシアの対外エネルギー政策が今後大きく変化し、アジア太平洋地域への石油・天然ガス輸出が強化され、加速すると指摘している。

2020年までに、ロシアのアジア太平洋地域への石油、天然ガスの輸出は、ロシアのエネルギー輸出総量の30%前後になると予測されている。ロシアがアジア太平洋および南アジアの主要市場においてエネルギー輸出を増やす主な地域は中国、日本、韓国、インドである。これによりロシアはヨーロッパ市場依存に対しバランスを取り、エネルギー輸出貿易の安全を確保させ、中国への供給を増加させることで石油収益を高めることができる。ロシアは2013年に、中ロ天然ガス

パイプライン東ルートを通じて中国に天然ガスを供給することについて中国と再度合意書を取り交わした。この合意書に基づき、ロシア側は2017年から30年間、毎年中国に380億m³の天然ガスを送る。プロジェクトの初期投資は600億ドルと試算されている。現在中国は毎年380億m³の天然ガスを輸入しており、パイプラインで天然ガスを輸入すれば、中国の液化天然ガス(LNG)の輸入とそのプレミアムを低減できる。

近年、中国と中央アジア諸国とのエネルギー協力は規模、レベル共に向上を続けており、双方は重要なエネルギー協力のパートナーとなっている。これは、第一に双方の高いレベルでの政治的信頼に基づいている。エネルギー協力は戦略的協力であり、良好な政治的信頼がなければ、スムーズに進まない。中国は長い間、中央アジア諸国に対し善隣友好と互惠協力政策を固く守り通してきた。中国は中央アジア五カ国のすべてと戦略的パートナーシップ関係を築き、四カ国と友好協力条約を締結している。このような信頼できる密接な政治関係は、双方のエネルギー協力の独特な強みである。2013年9月、中国とカザフスタンはカシャガン油田プロジェクトの株式購入確認合意書を締結した。中国企業がここ30年間世界で発見された油田のうち最大のカシャガン油田の開発に参加することになり、中国石油企業の国際化が大幅に早まった。また、中国企業が資本参加している、単体規模で世界第二位のガス田—トルクメニスタンガルクイヌイシユガス田第一天然ガス処理工場と中国・カザフスタン天然ガスパイプライン二期第一段階ボゾイ—ベイニュー区間が竣工し、稼働式典が挙行された。今後、前者はトルクメニスタンから中国への天然ガスの増加供給を安定させ、後者は中国・カザフスタン南部地域のガス需要を満たし、強いでは中国とカザフスタンの天然ガス分野での協力拡大のために良好な条件を整えた。

シルクロード経済ベルトの建設は中国の長期的国策である。中国は経済の急速な発展にとともに、エネルギー需要が増加し続けており、より多くのエネルギー輸入ルートを開拓する必要がある。隣り合う中央アジアはまぎれもなく、中国がエネルギー協力を求める相手として、最も優先される選択肢である。このような協力による高度な相互補完と利益の一致が、中国と中央アジア諸国とのエネルギー協力を、長期的な原動力と活力を与えている。実際に、中国と中央アジア諸国とのエネルギー協力の発展は、中央アジア諸国に実質的な利益をもたらしている。進出先の国の税収が増えただけでなく、地元で大量の就業機会が作り出され、先進的生産技術と管理経験が移転されている。中国企業は経済的便益を獲得すると同時に、常に現地での社会還元にも積極的で、大量の公益事業を行っている。例えば、CNPCは500万ドルを寄付し、カザフスタンのアクトベに第二次世界大戦に参加した地元の退役軍人のためにマンションを建築し、200kmに及ぶ鉄道の改修に出資した。CNPCは更に地元住民のために病院、学校、幼稚園を建て、農業プロジェクトを支援して、カザフスタン人から高い評価を得ている。中国と中央アジア諸国とのエネルギー協力は「人情味」に溢れており、双方の経済発展の原動力となっているだけでなく、中国と中央アジア地域の人民が友情を深めるステージになっている。

中国と中央アジア諸国とのエネルギー協力はますます緊密になり、もはや単純な貿易形式を超え、探査、開発、加工等の川上から川下までの一体化した協力にまで広がっている。協力の領

域も拡大しており、石油・天然ガスの外にも、天然ウランの貿易、開発、加工において協力がすでに始まっている。双方は更にシェールガス、太陽エネルギー、風力エネルギー等のクリーンエネルギーの利用面でも協力をを行っている。中国と中央アジア諸国とのエネルギー協力は構造がより合理的になり、内容がますます豊富になり、領域も更に拡大している。双方の努力により、エネルギー協力は今後も中国と中央アジア諸国とが共に発展し繁栄していく上で、ますます大きな役割を果たし、真の「利益共同体」を形成していくに違いない。

第3節 中央アジアとのエネルギー協力が中国国内の経済成長を加速

国内経済の側面から見れば、シルクロード経済ベルトは中国の東から西の各省市間の経済の絆を強め、陸上シルクロードの建設と結合して、三本のエネルギー補給・輸送ルートを形成することができる。即ち、ユーラシア・ランドブリッジを中心とする北ルート、石油天然ガスパイプラインを主とする中央ルート、各国の幹線道路を跨いだ南ルートである。連雲港からユーラシア・ランドブリッジを経由するルートで、中国の中部を通過して西へ向かい、甘粛省から新疆に入り、カザフスタンに入って、最終的にサンクト・ペテルブルクに至る。このルートは石炭を含む鉱産資源の輸送と国際貿易を強化することが可能である。二つ目は、中国-中央アジア天然ガスパイプラインの最終顧客を拡大し、上海をエネルギーパイプラインの中継点に引き上げて、新疆から広東等の華南地区のパイプライン終点をつなぐルートである。この石油天然ガスパイプラインは世界最長のパイプラインとなり、西気東輸パイプラインとともにエネルギーパイプラインの大動脈を形成する。三つ目は、幹線道路と高速鉄道の建設と結合して、雲南、四川を起点とする雲南-チベット高速鉄道を建設し、上海-チベット間の運行スピードを上げ、真の「輸送ネットワークの相互接続」を形成する。最終的に国境を跨ぐ雲南-チベット幹線道路と中国-ミャンマー天然ガスパイプラインを中心とする南ルートに雲南等の西南部の省を組込み、パキスタン、インド等の南アジア諸国まで延伸させて、海上エネルギールートと陸上シルクロードの二つのエネルギー大動脈を並行して走らす。新シルクロード輸送の大動脈の建設によって、上海協力機構を含むプロジェクト参加国間の交流は大きく加速するだろう。

この経済ベルトの役割は明らかで、太平洋からバルト海までを貫く交通網を建設し、貿易の障害を取り除き、貨物輸送にかかる期間を短縮し、各国の通貨による相互決済を増やすことにある。今後、シルクロードが可能とする構想の一つは、ヨーロッパから中国西部までの交通輸送ルートである。これはカザフスタンを経由しロシア国境を通り、オレンブルグを経てフィンランド湾とバルト海まで伸びるルートで、全長 8,500km に達する。この陸上のシルクロードは長さが、アジアとアラビア半島を迂回する海路の 2/3 である。現在沿海ルートでヨーロッパまで 46 日、シベリア鉄道でも約二週間かかっているが、この構想を実現できれば、最短で十日足らずで貨物をヨーロッパまで運ぶことができる。この意義は大きい。

第4節 今後のエネルギー協力の重点と方向性

中国は今後、「一带一路」の建設のもとに、従来のエネルギー領域に留まらず、新エネルギー領域でも中央アジア諸国との協力を拡大していく。

資源の逼迫、環境汚染、気候変動は世界の国々が直面している課題であり、根本的な活路は、クリーンな発展の加速と「二つの代替え」の実現である。2015年9月26日、習近平主席は国連発展サミットにおいてグローバルなエネルギー供給網を建設し、クリーンでエコな方法で世界の電力需要をまかない、気候変動に対応する新しい道筋を切り開くよう呼びかけた。世界規模でエネルギー転換を急ぎ、クリーンで、低炭素で、高効率な発展を実現することは、世界各国に共通する逼迫した課題である。新エネルギーの開発と利用は大きな趨勢であり、新エネルギー領域の国際協力は、今後エネルギーの開発と利用を進める重要な手段になるだろう。

近年、中央アジア諸国は従来のエネルギー資源の採掘コストの増加、工業エネルギー消費の高水準状態、多くの地域での不安定な電力供給、辺鄙な農村地域の電力不足等の際立った問題に直面しており、各国は計画や戦略、法律法規を策定して関連政策を打ち出し、新エネルギー分野での国際協力を奨励している。今後中国と中央アジア諸国の二国間、または多国間の新エネルギー協力で重視されるのは、コストを削減し、開発期間と速度を合理的に設定することである。

近代化された新エネルギー技術の普及率が低く、電力インフラが老朽化し、電力供給効率が悪いことが、新エネルギー発展の重要な課題である。中国はカザフスタンの隣国であり、両国には新エネルギー協力を実施する共通の外部圧力と相補的な内部原動力が存在している。両国は新エネルギーの発展戦略が良く似ており、既に風力エネルギー、原子力エネルギー、太陽エネルギー等の新エネルギー領域で協力している。

カザフスタンは新エネルギー資源が豊富だが、開発と利用のレベルは比較的低い。新エネルギーによる発電は、カザフスタン国内における新エネルギー開発の重要な道筋である。カザフスタン国内で運営されている発電所は合計76基あり、これには水力発電所、再生可能エネルギー発電所、火力発電所が含まれる。カザフスタン中部地域の主な発電源は水力発電所と火力発電所である。カザフスタンは風の通り道にあり、50%以上の地域で年間平均風速が4~5m/秒になる。水力発電資源は南部の山地に集中しており、全体の約65%を占める。太陽エネルギー発電所の建設に最も適した地域は南カザフスタン州、クズロルダ州およびカスピ海沿岸地域で、年間日照時間は2,200~3,000時間、日射強度は1,300~1,800kwh/m²であるが、太陽エネルギーによる加熱と発電はまだ普及していない。「カザフスタン-2050」戦略で、替代エネルギーの開発に力を入れ、積極的に太陽エネルギーと風力エネルギーの技術を利用して、2030年までに再生可能エネルギーのカバー率を30%に、2050年までに50%にする計画が打ち出されている。

カザフスタンと中国はグリーン経済モデルに移行するための課題について一定の共通認識を持っている。カザフスタンは「グリーン経済モデルへの移行」により、生産効率を引き上げ、再生

可能エネルギーを利用し、温室化ガスの排出を削減する計画を打ち出しているが、これは中国が「パリ協定」で約定した内容と完全に一致しており、このことは両国の新エネルギー協力を加速させるだろう。

中国と中央アジア諸国は今後以下のような新エネルギーの協力と呼びかけを背景に協力を強化し、共同して使命を果たすだろう。

第一、プロジェクトを推進し、生産能力面での協力を強化する。中国-カザフスタン並びに中国-ウズベキスタンは、原子力エネルギー、太陽エネルギー、風力エネルギー等の新エネルギー領域ですでに協力している。カザフスタンは国内のエネルギー施設を拡張中で、エネルギープラント、特に新エネルギーコンポーネントと施設の需要が大きく、ウズベキスタンは太陽エネルギー発電の市場と実力を持ち、中国側は太陽、風力、水力等の新エネルギープラント、コンポーネントの開発と生産でアドバンテージを持っている。既存の企業、市場シェア、プロジェクト開発の基盤を活かして着実にプロジェクト協力を進め、「一帯一路」戦略を背景に、中国の新エネルギー企業の進出を加速させ、企業交流を深めて、中国-カザフスタンおよび中国-ウズベキスタンの間で生産能力面での協力を進めていく。

第二、技術支援と技術移転を進め、技術協力を強化する。中国は一部の新エネルギー技術の開発と応用で世界をリードしており、太陽エネルギー等の分散型エネルギーを大規模化した経験を豊富に有している。カザフスタン辺境の農村で生活用電力を生産するには分散型新エネルギー技術が必要である。中国の集中型新エネルギー技術をカザフスタンの特殊な国情に合わせて、適切な現地化改造を行い、企業やプロジェクトを通じて技術支援、技術移転および技術協力をを行い、中央アジア諸国の新エネルギー開発利用のレベルを引き上げる。

第三、両国をつなぐ制度やシステムを作り、協力を推進する。国家間で新エネルギー協力を行う場合、大規模な設備、技術、人材、資金等が必要なだけでなく、相応の制度とシステムを作って双方の利益と権益を保障する必要がある。中国が提唱する「一帯一路」とカザフスタンが提唱する「輝かしい道」をシームレスにマッチングさせ、不定期に会議を開いて存在する課題を適切に処理し、障害を取り除いて、両国政府間の長期的な協力関係のスキームを構築する。

第四、既存の国際金融機関の融資を十分に利用し、新エネルギー協力プロジェクトに対する経済的な支援を引き出す。新エネルギーの技術開発とイノベーション、プロジェクトの建設と運営、設備の更新と改造、人材の誘致と育成等には巨額の資金が必要である。中国-カザフスタン新エネルギー協力における融資資金のプーリングは、「一帯一路」と密接に関係しているシルクロード基金、アジアインフラ投資銀行、BRICS 銀行および上海協力機構開発銀行の四大プーリングの枠組みのもとで、合理的な融資制度を通じて実施し、積極的に国の新エネルギー発展基金、外貨準備、地方政府基金およびその他の投資基金、銀行借入、民間資本等、複数のルートから資金を借り入れ、協力が順調に進展することを保障する。銀行系金融機関を引き入れてグリーン信用貸付制度を作り、改善して、金融機関の金融製品とサービス方法のイノベーションを奨励し、融資ルートを開拓して、積極的に新エネルギー企業とプロジェクトを融資面でサポートする。

おわりに

李克強首相は2016年11月3日の上海協力機構加盟国政府首脳理事会第十五回会議に出席した際、中央アジア諸国の経済発展と国民の生活保障に関わる一連のエネルギー協力プロジェクト(中国側が建設を請け負ったウズベキスタンの発電所、キルギスタンの製油所等)について語り、生産能力面での協力強化を再び提案した。事実上、生産能力相補とエネルギー協力は「一帯一路」構想の根幹であるばかりでなく、中国と中央アジア諸国が時代の潮流に順応し、国際協力を強化し、グローバル化の発展を促していることを示すものである。中国-中央アジアの目下のエネルギー協力は、地域経済の成長、社会の安定、雇用の牽引を維持するだけでなく、グローバル経済の復興を先導するものであり、その意義は非常に大きい。

第5章

「一带一路」構想下の融資協力モデルの研究

孫立行

はじめに

「一带一路」の提唱の核心は、地域インフラの連係である。しかし、「一带一路」沿線の国々はほとんどが発展途上国であり、インフラ建設が相対的に遅れており、且つ融資も十分に受けられないという問題に直面している。「一带一路」のインフラ連係を進めるには、金融支援が不可欠である。この金融支援は国際的な金融面での交流と協力で新しい局面を生み、アジアの金融協力強化の好機を創り出すことになる。

第1節 「一带一路」が融資協力の新しいモデルを創る

アジア経済は世界経済全体の三分の一を占め、そこに世界人口の半分近くが居住している。アジアは今、世界で最も経済の活力と成長のポテンシャルに満ちた地域である。しかし、資金が限られているため、アジアの多くの発展途上国ではインフラ建設が進まず、鉄道、道路、橋梁、港湾、空港および通信施設の不足が深刻で、一部の貧困地域では生活照明の電源さえ解決されておらず、経済の発展に深刻な制約をもたらしている。アジア開発銀行(以下「ADB」という)の2015年の研究レポートによれば、アジアには現在電気を使用できない人が約14億人、円滑な交通手段のない人が12億人、きれいな水と基本的な衛生施設を使用できない人が10億人近くいる。ADBの試算によれば、今後10年間で、アジア経済にはエネルギー、交通、通信、水利および衛生施設への投資が8兆ドル余り、即ち年平均で7,000億~8,000億ドル必要である。このうちの三分の二以上はインフラ新設資金、残りは既存インフラの維持・修理資金である。

現在、世界銀行とADBのアジア向けインフラ投資は年間300億ドル前後しかなく、この貸付能力と膨大な資金需要の間には、大きな隔りがある。従って、二つの国際開発金融機関だけに頼っているのは、アジアで日々増大するインフラ投資需要を満たすことができない。このような背景のもと、新しく地域の国際金融機関を設立し、開発向け融資モデルで

アジアのインフラ投資を推進するために、中国はアジアインフラ投資銀行設立を提唱した。大部分のインフラ投資は収益率が低く、コストを回収するのに15～25年かかり、単純な市場原理にたよっていても、インフラ建設資金の融資問題は解決できない。その上、インフラ投資は収益が少なく、リスクが大きい。特に地政上および各国の政治情勢不安定の安全リスクが存在し、民間で多額のインフラ投資が行われる可能性は低い。有力な政府や国際組織が推進しなければ、個人資本をこの領域の投資に引き入れるのは難しい。

このような背景のもと、中国の提唱で地域的な多国間開発銀行、即ちアジアインフラ投資銀行を設立し、アジア地域内外の国々、特に特に新興諸国のインフラ建設を促進するための融資プラットフォームが提供された。この出現により、アジアのインフラ建設に不足していた融資をある程度補い、より多くの資金を動員して、アジアのインフラ建設とその関係を支援できるようになった。アジアインフラ投資銀行はアジア経済の成長にとって恒久的な原動力になるだろう。

第2節 アジアインフラ投資銀行とアジア開発銀行の相互発展を実現する

アジアインフラ投資銀行の今後の発展のための重要課題は、既存の国際金融機関、特に世界銀行やアジア開発銀行との関係を調整することである。アジア開発銀行とのイノベーションや協力関係は、アジアインフラ投資銀行の今後の発展にとって非常に重要であるだけでなく、アジア開発銀行の発展を推し進める助けにもなる。なぜなら、アジア開発銀行のサポートがなければ、アジアインフラ投資銀行の発展余地は大きく制約される。その一方で、アジア開発銀行は長年世界経済の発展に大きく貢献してきたが、サービス面で偏重があり、深い次元での協力と交流が不足し、サービスの機能において一定の欠陥があり、サービスの範囲に大きな制限を受けている。

1. アジアインフラ投資銀行とアジア開発銀行の比較

(1) 発展状況

現在国際的な影響力を持つ国際銀行は世界銀行とアジア開発銀行である。世界銀行とIMFはともに所謂「ブレトン・ウッズ体制」の枠組みの中で生まれた組織である。1944年7月、44の国または政府の経済特使が米国ニューハンプシャー州ブレトン・ウッズに集まり、第二次大戦後の国際貿易体制について協議した。会議で「国際通貨基金協定」が結ばれ、国際復興開発銀行(後の世界銀行)と国際通貨基金(IMF)の創設が決まった。1945年12月27日に世界銀行とIMFが正式に創設され、為替の自由化、資本の自由化、貿易の自由化というグローバルな三本柱に基づき、ドルを基軸通貨とする「ブレトン・ウッズ体制」が正式に形成された。これにより米国は国際金融秩序の覇権的地位を確立した。

アジア開発銀行は1966年に創設され、本部はフィリピンのマニラにある。2015年7月の時点で、67の国と地域が加入しており、このうち48の国と地域がアジア太平洋地域である。アジア開発銀行は日本が初めて主要な出資国となった国際組織である。日本は初めて国際組織において管理の主要な役割を果たし、アジア地域の体制構築における主導的立場に立った。アジア開発銀行は日本がアジア太平洋地域で地域の公共財を提供する重要なプラットフォームになった。

(2) 持分構成

アジア開発銀行は創設当初に、引受済資本金額に応じて投票権を決めた。米国と日本はADBの引受済資本金がそれぞれ15.65%で、筆頭株主であった。三番目の中国は僅か6.46%、四番目のインドの持分は6.35%で、中印両国の持分を合わせても、単独の米国或いは日本にも及ばない。日米両国は各々12.8%の投票権を有しているが、中国は僅か5.47%と、日米両国の半分にもならない。このため、アジア開発銀行の意思決定において米国と日本は簡単に「僅かな元手で最大の効果を上げる」ことができるが、中国の影響力は反対に小さなものである。米国はほぼ無条件で日本を支持したため、開業以来アジア開発銀行の歴代の総裁はすべて日本人が就任し、アジア開発銀行は事実上アジアの日本銀行である。

アジアインフラ投資銀行の状況は全く逆である。中国は設立の発起国として、また最大の出資国として、アジアインフラ投資領域での「中国の優位」は誰の目にも明らかである。中国はインフラ事業国際標準の制定メンバーとして、人民元の「信用」の引き上げに一役買った。今年10月に人民元は正式にIMFの特別引き出し権(SDR)構成通貨となった。人民元はインフラ開発プロジェクトにおいて正真正銘の安定した通貨となるに違いない。「中国の強み」と「中国の信用」が重なり合いアジアインフラ投資銀行の双翼となり、「一带一路」の提唱のもとで、地域経済の一体化が進むだろう。

(3) 機能の位置づけ

アジア開発銀行の貸付は援助の性質が強く、被援助国に返済圧力がかかることなく、有効に被援助国のプロジェクト融資の苦境を緩和できる。借款プロジェクトは、厳格な要件と審査があり、資金が必要な国のプロジェクトの合格率は低い。その上、手順が複雑で、申請してから資金の獲得まで、長いプロセスを経なければならない。アジア諸国の経済発展の初期であれば、このような形式は資金が極めて乏しい国々の経済建設に役立つだろうが、現在の状況下では各国の資金不足はますます増大し、貸付金利が低いことからアジア開発銀行の貸付能力は急速に低下しており、すでに拡大する投資資金の不足に速やかに対応できなくなっている。

統計によれば、今後十年間でアジア地域のインフラ融資の需要はますます大きくなり、一つの金融機関ではそれを満たすことができない。アジアインフラ投資銀行の設立は、アジ

ア地域内外を動員して多くの急な資金を助け、アジア諸国が直面している融資というボトルネックを緩和し、アジア経済の持続的安定成長を推進するだろう。このように、資金供給の面から見て、アジアインフラ投資銀行とアジア開発銀行には一種の相互補完関係がある。アジアインフラ投資銀行とアジア開発銀行の位置づけは同じではなく、アジア開発銀行が貧困の削減を主な目標としているのに対し、アジアインフラ投資銀行は商業インフラへの投資を通してアジア地域の連係を促している。

(4) 発展原則

アジアインフラ投資銀行は複数の国が参加する国際機関である。一部先進国が加入しているが、アジアインフラ投資銀行の五大株主は、ドイツを除けばすべて新興諸国であり、アジアインフラ投資銀行は事実上中国が中心となって新興諸国を主導する「南南協力」の国際組織である。「南南協力」の指導理念、援助条件および借款基準は、主要先進諸国が主導する「南北協力」とは大きな異なり、相反することさえある。

アジアインフラ投資銀行は開放、寛容、イノベーション、互惠の精神を継承し、既存の世界金融組織を排斥せず、既存の国際金融組織を凌駕する意図もない。逆にアジアインフラ投資銀行の設立の目的は、各国際金融組織間の協力を強化する「架け橋」となることにある。既存の国際金融機関とは異なり、中国はアジアインフラ投資銀行において平等の原則を求め、国の大小、経済力の強弱によりわけ隔てをせず、相互に尊重し合い、協議により問題に対処する協力モデルを実施する。このため、中国はアジアインフラ投資銀行の一票の否決権を放棄した。これは米国がしっかりと世界銀行とIMFの否決権を握っているのと異なり、アジアインフラ投資銀行の持つ改革とイノベーションの精神を十分に表し、中国という大国の寛容さを示している。

表5-1

	アジアインフラ投資銀行	世界銀行	アジア開発銀行
設立年	2015年末	1945年	1966年
現頭取/総裁	金立群 (中国)	ジム・ヨン・キム (米国籍)	中尾武彦 (日本国籍)
主導国	中国	米国	日本
本部所在地	北京	ワシントン	マニラ
資本額	1,000億ドル	2231億ドル	1,650億ドル
最大出資国	中国(50%超)	米国(16.5%)	日本, 米国(各 15.65%)
メンバー	57	187	67

(出所) 筆者作成

2. アジアインフラ投資銀行とアジア開発銀行の協力

アジアインフラ投資銀行とアジア開発銀行には新旧機関の避けられない競争があるが、これにうまく対処しなければならない。両者の間に適度の市場競争があるのは悪いことではない。アジアインフラ投資銀行とアジア開発銀行は対立しておらず、アジアインフラ投資銀行がアジア開発銀行に取って代わるわけではない。両者は共生でき、協力と駆け引きの過程で共に発展することができる。

(1) 経験を参考に

アジアインフラ投資銀行は援助プロジェクトの開発、管理、維持の経験が不足している。世界銀行、アジア開発銀行等の既存の国際開発組織は世界で数十年運営され、幅広い国際ネットワーク、成熟した人材、管理体制を備え、相対的に良質なプロジェクト資源を保有している。このため、アジアインフラ投資銀行はアジア開発銀行のやり方を学習し、参考にして、既存機関と具体的なプロジェクト協力を行い、管理経験を積んで、実践において模索を続ける必要がある。特に組織の持続可能な発展の実現方法、貸付基準、融資審査能力、市場化運営メカニズム等の面で、アジアインフラ投資銀行は重い任務を担い長い道のり多くの課題に直面するだろう。アジア開発銀行も1960年代に創設されてから半世紀近くの発展の歩みの間に、いくつもの挫折を味わい、何度も回り道をしてきた。アジア開発銀行は現在も官民連携のPPP融資モデルを模索している。

アジアインフラ投資銀行は既存の国際開発銀行が経てきた経験と対策を参考にし、同様の回り道を避けるだけでなく、幅広い新興諸国と協力して、プロジェクトの基準、手順、運営方式を協議し、改善を続けなければならない。同時に、一部の後発発展途上国やリスクの高い国に対し、リスクを特定し、回避して、運営が成熟した国際金融組織から更に学ぶ必要がある。このような協力によって新しい国際機関と既存機関の交流と理解が深まり、新しい機関は挑戦者ではなく国際秩序の改善者として、グローバル統治の進展に調和していくだろう。

(2) 協力ポテンシャル

アジアインフラ投資銀行とアジア開発銀行の投資エリアは基本的に重なっており、投資方向も一部重複している。アジア開発銀行を主導する米国と日本が懸念するのは当然で、理解できる。しかし、中国が主導するアジアインフラ投資銀行が規範通りに透明化運営できるか、被投資国の社会や環境への影響を十分に考慮できるか等の主観的憶測を理由に、米国が他の国にアジアインフラ投資銀行への参加を止めるよう忠告するのは、全く道理に合わない。このような行為は、まぎれもなく、アジアインフラ投資銀行の運営によって自らの影響力が低下するのではないかという米国の漠然とした恐怖を反映したものであり、実際にはそのような心配は無用である。アジアインフラ投資銀行とアジア開発銀行は投資の

重点が完全には一致してはおらず、両者には大きな協力の余地があり、よしんば両者に適度な競争があったとしても、それぞれの効率を更に上げることになるだけである。

総合的に見れば、アジアインフラ投資銀行はアジア開発銀行等の国際開発金融機関と、システム運営、資本構造、プロジェクト投融资等の諸方面で協力を強化し、発展途上国のインフラ投資サービスという効果の長いメカニズムを共に構築し、新旧国際機関の協調発展を実現できる。このことは、アジアインフラ投資銀行が運営管理、プロジェクト収益、リスク管理、情報開示露等の領域でアジア開発銀行との格差を縮小するのに役立つ。

機能はアジアインフラ投資銀行とよく似ているが、アジア開発銀行はインフラプロジェクトを重視する以外に、環境、地域協力と一体化、金融業の発展と教育という四大領域への投資借款にも力を入れている。アジアインフラ投資銀行の初代頭取である金立群は「アジアインフラ投資銀行はプロジェクトの協調融資について、常に世界銀行やアジア開発銀行等の国際開発機関と緊密に連絡をとっている」と述べている。アジアインフラ投資銀行は2016年の期中に初回貸付を承認したが、これには自らが独自に評価して融資したプロジェクトもあれば、世界銀行や他の国際開発銀行等と協調融資したプロジェクトである。また、中国はアジア開発銀行の主要な株主として、これまで通り既存の国際開発銀行をサポートして世界の貧困を減らし、発展させる事業を進めていく。

(3) イノベーション

アジアインフラ投資銀行は世界で最も優れたルールに則って運営されているが、何を以て世界で最も優れたルールとするかは一様ではない。金立群頭取は「世界で最も優れたルールが、ここ30数年の発展途上国の経験を吸収せず、中国の発展経験を受入れないのなら、真の世界で最も優れたルールとは言えない」と考えている。世界銀行とアジア開発銀行の現行制度が最も優れた実践の手本であるとは限らない。グローバル金融管理の実践から見て、一致して認められた最高のモデルはまだない。中尾武彦アジア開発銀行総裁は「ここ50年のADBの運営から見て、情勢の変化に応じて改革し続ける必要がある」と述べている。アジアインフラ投資銀行の制度設計は既存の基準とルールをそのままコピーするのではなく、国際開発機関の経験を吸収し、発展途上国のインフラ投資のニーズを考慮してイノベーションを進め、より実態に則した基準とルールを制定しなければならない。アジアインフラ投資銀行の創設自体がグローバル金融管理システムを更に合理化するための新たな実践を提供するものである。

管理システムの面で、アジア開発銀行は決して最良の実践の手本ではなく、いくつか改革とイノベーションを必要とする問題点を抱えている。例えば、アジア開発銀行には常任理事会が設けられているが、事務効率に影響を及ぼしているだけでなく、巨大な国際官僚機構が形成されており、腐敗が発生しやすいという問題がある。このため、アジアインフラ投資銀行は簡素化、清廉、高効率を機構の発展のよりどころとし、国際慣例となってい

るやり方を取りやめた。金立群頭取は、非常任理事会を設立して、銀行の発展戦略、借款政策、基準等の重大事項に対し責任を負わせ、経営陣は既定のルールに従ってプロジェクトを承認し、越権または規則違反の行為があれば、規定に照らして関係した経営陣を解任することとし、株主国と借入国が最大の利益を得るようにした。

貸付承認においては、世界銀行で行われている方法を踏襲し、一般貸付プロジェクトの事前準備に2年をかける。これには「国別援助計画」の策定、プロジェクトの識別、プロジェクトの準備、プロジェクトの評価、プロジェクトの交渉および理事会の承認等の手順が含まれる。設備調達の承認手続きは、国内手続きと世界銀行の手続きの二つの手続きを経なければならず、承認手続きが煩雑で、プロジェクトの進展に影響することが多い。現在、世界銀行を含む国際開発銀行はその貸付方針における、あまりに煩雑で、現実にそぐわない、業務との関連性が低いいくつかのやり方を改善中である。このため、アジアインフラ投資銀行は今後柔軟で、効率の良い貸付原則を採用し、運営コストの引き下げと承認効率の引き上げのためのイノベーションを模索し、発展途上国の「より柔軟な」資金調達と高い承認基準の間で最良のバランスを見つけていく。同時に、人権、政治、環境保護、労働者等の国際基準をそのまま踏襲して発展途上国の貸付申請を否決するのではなく、貸付のルール、基準を調整し刷新して、アジア地域、特に発後発展途上国の実情に合わせる。即ち、アジアインフラ投資銀行は各国と協議し、共に既存ルールをどのように改善するか検討し、新しい基準を定めて、その地域の発展ニーズと特徴に合わせていく。これはアジアインフラ投資銀行がアジア開発銀行と根本的に異なる重要な点である。

第3節 アジア債券市場の建設を急ぐ

今後アジアのインフラ建設プロジェクトの融資は、債券市場を十分に利用し、プロジェクト投資期間に見合った長期資本を獲得すべきである。近年、アジアの債券市場は発展が速く、アジア債券市場の域内通貨債券の規模(日本を含まない)は2000年の4,154億6,000万ドルから2014年末には8兆1,803億6,000万ドルに増加し、複合年間成長率は23.7%に達している。しかしながら、アジア地域の金融市場の構造にはまだ明らかに不合理なところがあり、全ての債券市場で依然として政府保証債が主導的地位を占めている。アジアの投融資メカニズムはまだマッチングしておらず、アジアの外貨準備規模は世界の三分の二を占めているが、大量の米国債によって構成されている。米ドルで主導される国際通貨システム、アジア地域の経済構造等の客観的要素がアジア資金をドル資産に向かわせている。金融市場規模に限度があることで、大量の資金の投資ルートが限定される。実際に、アジア地域の巨大な富の供給と規模の限度がある金融市場との間で制約が生じており、アジア地域の投融資システムはスムーズに機能していない。

地域性の高いアジア債券市場は、域内の貯蓄を域内企業の投資や生産、サービスに転換で

き、アジアの実体経済の発展に利するだけでなく、アジア地域の金融市場構造の改善にもプラスであり、域内金融市場の金融ショックに対応する力を強化できる。従って、中国の「一带一路」戦略の面から見ても、アジア地域への直接融資比率の拡大、アジア地域の金融構造の最適化、アジア投融資システムの建設と改善の面から見ても、アジア債券市場の建設が必要なのは明らかである。このような背景の下、アジア債券市場の育成を急ぎ、積極的にアジア債券市場の建設を推進して国内債券市場の発展を促し、両者が互いに良い影響を与え合う状況を作る必要がある。具体的には、以下の六つの面から着手できる。

第1に、アジア・ボンド・ファンドの規模を拡大し、各国の自国通貨建て債権市場の建設を進め、東アジア地域にアジア投資銀行を設立して、アジア債券市場を統合させる。アジアの自国通貨建て債券市場建設の推進は、東アジア地域が高度に米ドルに依存している現状を早急に転換し、世界金融危機の衝撃を減少させ、アジア経済の安定した回復を確保するために、極めて重要なことである。アジア諸国の外貨準備高が4兆米ドルであることを考えれば、アジア・ボンド・ファンドの規模が30億米ドルというのは小さすぎる。このことから、アジア・ボンド・ファンドの規模を拡大し、各国の自国通貨建て債券に投資すれば、自国通貨建て債券市場を推進させるというアジア・ボンド・ファンドの役割を確実に発揮することができる。加えて、東アジア地域の場合は、アジア開発銀行に属するアジア債券市場建設管理チームの指導のもと、各諸国の政府が出資し、個人資本が参加するアジア投資銀行を設立して、専門に東アジア地域諸国の債券商品の開発、債券の受託販売、債券の建値通貨の選択および為替レートの確定、投資ポートフォリオの作成等を行わせて、両者の存在における重大な隔たりを解消し、アジア・ボンド・ファンドと共同で自国通貨建て債券投資を推進し、アジア債権市場の統合を加速させる。この過程で、中国は専門の債権市場作業チームを発足させ、アジア債権市場の建設と国際債券市場の発展が互いに良い影響を与え合う状況をどのように形成するかを研究し、実施していく。

第2に、アジア各国が互いの債券市場間で債券を発行し投資し合い、中国は債券市場の対外開放を進める。

先ず債券市場の構造の違いが比較的小さい東アジア新興諸国から試験的に提携取引プラットフォームを設立し、国境を跨いだ債券の発行と投資取引を行い、徐々にアジア地域全体に債券市場を広げていく。具体的には、各諸国が多国間枠組みの指導の下に二国間債券市場を優先的に発展させ、当該国の債券市場に提携国または地域の発行主体を組み入れて、二者間で自国通貨建て債券の発行を検討する。中国債券市場開放の最終目標は、アジア地域の各債券市場と統一し連係することである。現在、中国の資本市場の対外開放にはまだ多くの制約があることを考慮し、現段階では優先的に中国にある海外の金融機関とグローバル企業が国内で人民元建て債券を発行することを検討し、徐々に国外のすべての基準を満たした発行主体が国内で「パンダ債」を発行できるように開放して、中国の対外融資、ドル安リスクの回避、人民元の国際化の三つを結び付ける。またそれとは別に、中国にあ

る海外の金融機関とグローバル企業が先ず香港で人民元建て債券を発行することを許可し、発行規模を拡大し、発行頻度を速めて、次第に人民元建て債券の発行、流通範囲を拡大し、貴重な経験を蓄積する。更に、中国政府は期限の異なる国債を香港で発行することを検討するべきである。国債の発行は、香港オフショア人民元建て債券市場で取引される他の製品のためにベンチマークイールドカーブを作成する助けになる。

第3に、中日韓三国の信用格付け会社の協力を中心として、アジア地域の信用格付け会社を組織し、統一した評価基準を作り、国際基準と整合させることに注力し、国内格付け業界の標準化を促す。

アジアの信用格付け会社の提携は、域内債券市場発展の前提条件であり、アジア債券市場の環境を改善する重要事項である。現在、すでにスタンダード&プアーズ、ムーディーズ、フィッチは世界の格付け市場で90%以上のシェアに達しており、独占的地位にある。しかし、国際的に著名な格付け会社はアジア地域の経済と社会の状況を必ずしも熟知しておらず、地元債券の本当の価値を反映できない。また、前回の金融危機でこの三大格付け会社の信用問題が露見した。従って、既存の三大格付け会社が独占する局面を打破し、世界の信用格付けシステムを再構築し、アジア地域の信用格付け会社の発展に力を入れることは、金融危機以降考えなければならない課題となっている。このため、先ず中日韓三国が各自の格付け会社の協力を強化し、手を携えてアジアの現地格付けシステムを発展させなければならぬと考える。アジア地域の格付け会社を設立し、統一された信用格付け基準を策定して、アジア債券市場の発展のために、公平で、公正で、公開された国際投資環境を作り出す。中国の信用格付け産業はまだ脆弱であり、アジア債券市場の助けを借りてアジアの格付けを発展させると同時に、中国は国際的信頼性を有する本土の格付け会社の設立を早急に推進する必要がある。また、アジアの格付け会社は、相応の内部統制システムと外部評価懲罰システムの構築と改善に注力しなければならない。

第4に、二国間の決済システムの連携を徐々にインターラクティブな多国間の決済ネットワークに移行し、最終的に統一されたアジア決済センターを設立する。

国境を越えた決済システムの構築は、債券発行と取引決済の方法に関係するだけでなく、アジア債券市場今後の構造を決定し、アジアの金融協力の枠組みの行方にまで関係する。このため、アジアの現状に照らして、国際協力の枠組みのもとで、先ず二国間の決済システム協力を展開し、効率の良い二国間決済システムを構築して、債券の決済と資金の決済を迅速に関連付けることを強化し、リスクを低減しなければならないと考える。これをもとに、徐々にインターラクティブな多国間決済ネットワークを作り、最終的にヨーロッパの決済システムのような統一されたアジア決済センターを建設する。この方法は、大きな格差のあるアジア地域が徐々に金融協力を行い、着実に進める特徴にマッチしている。このほか、決済システムの連係を進めれば、アジアの預託決済機関の連係を実現でき、これを原動力にして各国の市場、政策、金融監督の協調を推進する。現段階で、中国は中国香

港の制度と技術の強み（マーケットメイク制度、預託システムおよび支払い、取引、決済システム等）を利用し、人民元建て債券市場の発展を支援して、香港を人民元建て債券の本土外オフショアセンターにして、同時に、今後は徐々に国内外の支払システム、決済システムおよび預託システム等の金融インフラの連係を立ち上げ、資金と金融商品が国内外の金融システム間で自由に移動できるよう促し、資金の流通効率を引き上げていく。

第5に、東アジア新興諸国の各メンバー国が域内に投資保証機関を設立して、商業化方式に基づいて運営と管理を行い、当該地域の債券発行主体の信用格付けを向上させる。アジア地域では長い間、信用不足のために債券市場の発展がひどく制限されてきた。信用不安が低減し、信用格付けが強化されなければ、債券市場を効果的に発展させることはできない。このため、アジア各国は既存の保証システムを有効に利用し、アジア投資銀行や各域内諸国の政府に対し、アジアの債券を保証するよう推奨しなければならない。例えば、日本の国際協力銀行はインドネシア政府とフィリピン政府が日本で発行する「サムライ債」に保証を提供した。同時に、更に各国の政府が中心となり、一部の個人が参加して、域内投資保証機関を設立し、目下の保証機関不足を補う必要がある。また、できるだけ早く域内中小企業の債券の信用保証システムを構築して、東アジア新興諸国の中小企業の資金調達能力を引き上げなければならない。

第6に、アジア各国および域内の金融監督を強化すると同時に、統一された域内監督体制を形成する。

世界の金融自由化が進むにつれて、デリバティブ市場が勃興し、金融グローバル化の原動力の一となった。国際資本の流動において個人資本が徐々に主導的地位を占めるようになり、世界のホットマネーの規模は日増しに膨張している。このため各国の開かれた金融システムに大きなリスクが生じ、金融リスクが国境を越えて猛烈な速さで広範囲に伝播するようになり、各国に与える衝撃が更に大きくなった。このため、アジア地域は早急に権威ある地域監督機構を構築し、デリバティブに対する監督協力を強化し、ヘッジファンドに対する国境を越えた監督を改善し、アジア地域内で統一された債務統合監督制度を構築する等して、アジア地域の金融監督の調和と協力を進めなければならない。国境を越えた有効な監督協調がなければ、アジア債券市場が長期間安定して健全に発展することは難しい。また、投資家が必ずしもアジア地域の多くの企業を理解していないため、情報開示サイトを作り、情報交流を強化し、市場参加者が情報を得られるようにする必要がある。

第6章

「一帯一路」として言及される ASEAN 鉄道プロジェクトの経済効果分析

磯野生茂

はじめに

本章では、「一帯一路」関連として言及されている ASEAN 鉄道プロジェクトについて、鉄道が通る地域、当該国、中国や日本にどのような経済的影響を与えうるかを、経済地理シミュレーションモデル (IDE-GSM) を用いて分析する。鉄道は沿線地域ならびに鉄道終点の延長線上の地域に正の経済効果をもたらすが、一方で鉄道沿線から離れた地域に負の経済効果を与えるため、各プロジェクトの各国への経済効果は相殺され小さくなる。中国・ラオス・タイで鉄道が接続されると、正の経済効果を有する地域が増え、各国に相乗効果をもたらす。ASEAN の南北軸の鉄道建設は中国国内に正の経済効果を与える。日本への経済効果はプロジェクトによって異なる。分析対象のプロジェクトがすべて完成したと仮定した際の日本の経済効果は負であるが、これだけをもって「一帯一路」によって日本が負の経済効果を被ると一概に言うことはできないと思われる。

全体の構成を示すと、第1節では、全体の分析視角を示し、第2節では、本章の分析結果に影響を与えるモデルの仮定を共有する。第3節は、中国・ラオス・タイの鉄道建設について分析する。第4節は、クアラルンプール・シンガポール間的高速鉄道の経済効果分析を行う。第5節は、インドネシアのジャカルタ・バンドン間的高速鉄道が建設された際の経済的影響を見る。第6節は、これらすべての建設が行われた際の経済効果を見る。最後に、まとめと政策インプリケーションについて述べる。

第1節 本章の分析視角

2015年末に ASEAN 経済共同体 (AEC) が発足し、2025年にむけて新たな行程表 (ブループリント) が提示されるなど、ASEAN では制度的な経済統合が進行し、東南アジア各国の経済活動を後押ししている。同時に ASEAN 各国は、経済成長を加速し国内格差を是正するために、各国独自のインフラ開発計画を押し進めている。この中で、鉄道関連のプロジェクトが高い注目を集めている。各国が経

済成長するなか、大都市を結ぶ高速鉄道プロジェクトへの期待が高まってきていること、また、日本や中国が共同鉄道開発プロジェクトに積極的であることがこの背景にある。

ASEAN 各国と中国との共同鉄道開発プロジェクト、ないし、中国が関心を持つとされるプロジェクトは、「一带一路」イニシアチブの一部であるとししばしば言及される。「一带一路」イニシアチブは、シルクロード経済ベルト(一帯)と21世紀の海洋シルクロード(一路)から構成され、中国と諸外国との協力と連結性(コネクティビティ)向上を柱とする。

実際の各国での共同インフラ開発プロジェクトは、日本など他のインフラ輸出国との競合、各相手国との交渉、相手国国内の調整を経て決定・実行される。このため、「一带一路」イニシアチブのインフラプロジェクトを議論するにあたっては、各プロジェクトが「一帯」や「一路」上で戦略的に配置されたもの、と見るべきか、中国と当該国の二国間合意に基づく各インフラプロジェクトならびにそれらを取りまとめたものを包括的に「一带一路」イニシアチブのインフラプロジェクトと呼んでいる、と見るべきかは明確でない。

この議論はふたつの論点を生む。ひとつは、「一带一路」イニシアチブの各鉄道プロジェクトが中国国内にどのような経済的影響を与えうるか、である。中国にとって、他国の鉄道プロジェクトは建設・技術供与・運営に参加すること自体が重要である一方、完成した暁には当該国の経済活動に変化を生じさせ、結果として中国に間接的な経済的影響を与えることが予想される。ASEAN の特定の鉄道プロジェクトは中国に正の経済効果をもたらすであろうか。もうひとつは、現在議論されている「一带一路」イニシアチブの鉄道プロジェクトがすべて完成した際に、中国国内にどのような経済的影響を与えるか、である。各国のプロジェクトが完成し隣国や中国との連結性が高まれば、最終的にそれらプロジェクトの集合体が新しい「シルクロード」の役割を果たし、各プロジェクト単体の完成によって予期される経済効果を上回る経済的影響を地域にもたらす可能性がある。「一带一路」イニシアチブの鉄道プロジェクトがすべて完成した場合、中国はどのような経済的影響を受けうるか。

本章は、ASEAN 各国の鉄道プロジェクトの中で、特に「一带一路」として言及がされている主要プロジェクトについて、完成を仮定した際に鉄道が通る各地域、当該 ASEAN 各国、さらには中国や日本にどのような経済的影響を与えうるかを、経済地理シミュレーションモデル (IDE-GSM) を用いて分析する。IDE-GSM はアジア経済研究所で開発が進められているシミュレーションモデルである(熊谷・磯野編 2015)。原稿執筆時点、東アジアを中心としたデータセットを有する。このモデルは県レベルのデータを用いることで、主要都市間を結ぶ道路や鉄道などのインフラ開発が、それらのプロジェクトが位置する各県、各国にどのような影響を及ぼすかを推計するだけでなく、それらプロジェクトが他の地域や他国にどのような経済的影響を与えうるかについても推計することが可能となる。このモデルを用いることで、ASEAN における鉄道プロジェクトが当該国、中国や日本にとってどのような経済的インプリケーションを持ちうるかについて、議論することが本章の目的である。

本章分析対象のASEAN鉄道プロジェクトは、図 6-1 で示される。ジャカルタ・バンドン高速鉄道、中国・ラオス鉄道、中国・タイ鉄道のリンクについては2016年5月21日に王毅中国外交部長(外相)が

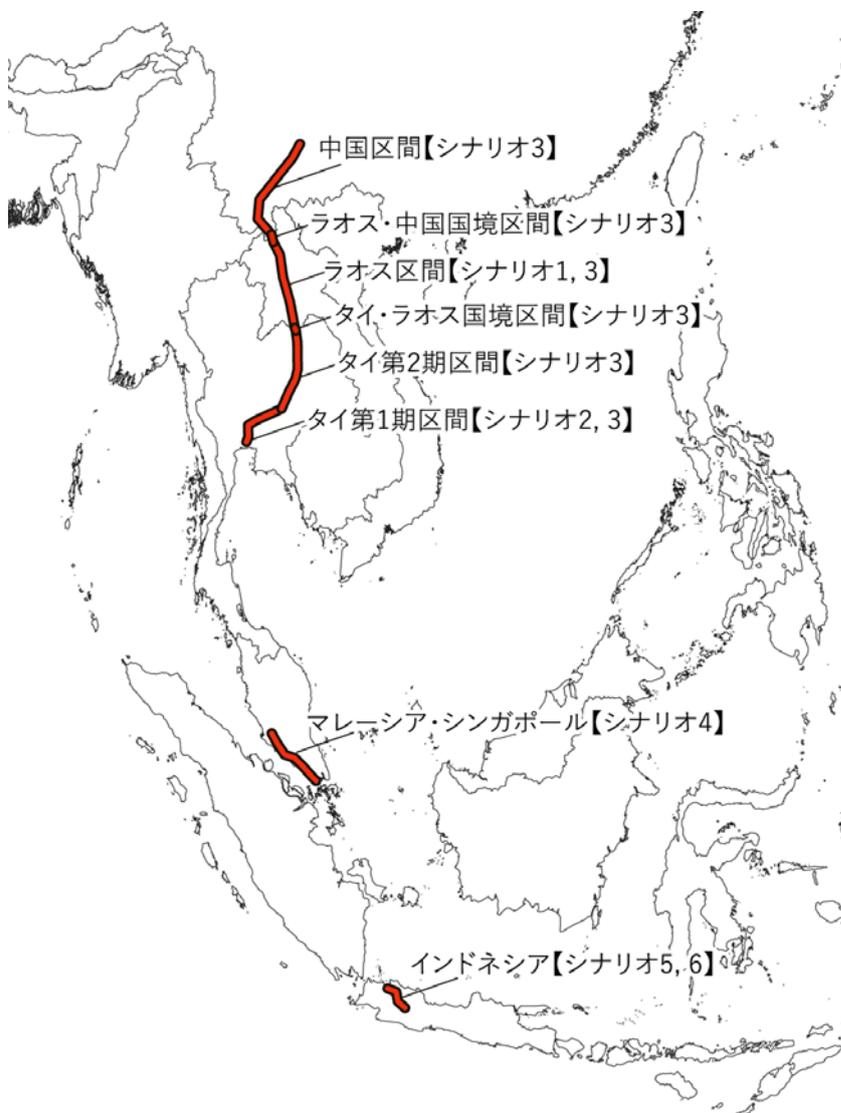
「一带一路」の文脈で直接的に言及している¹。クアラルンプール・シンガポール高速鉄道は2017年中に入札が行われる予定で、報道ベースでは中国、日本、韓国、東欧諸国が関心を示しているとされる。一方、2015年6月15日にマレーシアのリオウ・ティオンライ運輸相が「中国が落札すれば、中国の「一带一路」構想の重要な構成要素となる」と言及している²。本章では執筆時点(2017年1月)の報道ベースの情報に基づき開業年を仮定し分析する³。

¹ Wang Yi: "Belt and Road" Construction Has Achieved a Series of Important Early Harvest, 21 May 2016, Embassy of the People's Republic of China in the United States of America.

² Speech by YB Dato' Sri Liow Tiong Lai, Minister of Transport Malaysia, at Boao Forum for Asia – Luncheon Speech One Belt One Road Strategy, Vision, Action Plan, 11 June 2015, Asian Strategy & Leadership Institute Website.

³ タイやインドネシアの高速鉄道事業ではプロジェクトの遅れが報道されている。これらでは、土地収用の問題、建設事業者が必要書類を国内法や規制に合致させるための手続きの問題、当該国での方針の変更など、複合的な要因が指摘されている。これらは国際インフラプロジェクトで多く見られる現象であり、また直進性が求められる鉄道・高速鉄道事業において土地収用はプロジェクトの進捗に直接影響を与えるため、一般論として、鉄道プロジェクトの遅延は発生しやすいと言える。本章では完成を仮定した際の経済的影響に着目し、完成年の仮定の妥当性については議論しない。

図 6-1：本章分析対象の ASEAN 鉄道プロジェクト



出所：筆者作成

これら鉄道プロジェクトは ASEAN を南北に貫く。分析に先立ち、これら「一帯一路」に関連する鉄道プロジェクトと他のイニシアチブとの関係について説明し、これらプロジェクトが、各国の国内プロジェクト、中国との共同開発プロジェクトという性格だけでなく、他の地域的開発計画でも重要性が議論されてきたことを示す。

第一はシンガポール・昆明鉄道リンク (SKRL) との相違である。SKRL は 1995 年 12 月の第 5 回 ASEAN サミットにて提案された。SKRL は、ASEAN 輸送協力スキームと ASEAN 連結性マスタープラン双方の優先プロジェクトである (ASEAN 2010)。SKRL はシンガポールを始点とし、バンコクより東西に分岐し、東側ルートはプノンペン、ホーチミン周辺、ハノイを経由し昆明に至る。西側ルートはスリーパゴダパスよりミャンマーに入り、マンダレーを経由して昆明に通じる。これら東西のルートから、ヤン

ゴン、ホーチミン、シアヌークビルへの分岐線が含まれるほか、ベトナムのブンアンよりラオスのビエンチャンに通じる支線も考慮されている。ASEAN連結性マスタープランでは、SKRLをインドネシアのスラバヤまで延長する可能性について調査することが行動計画に含まれている。このように、SKRLはシンガポールと昆明を結ぶ鉄道を指し、さらにインドネシアへの延長も視野にあるものの、ラオスを南北に貫くルートは想定していない⁴。さらにSKRLは提案が1995年であることから、高速鉄道か否かについては議論していない。

大メコン圏地域(GMS)経済協力プログラムにかかる鉄道戦略フレームワークレポート(ADB 2010)では、SKRLの定義を超えて大メコン圏にて鉄道事業のフレームワークを策定することを推奨している。ここでは、SKRLの定義に含まれる(1)カンボジア・ベトナム経由、(2)ビエンチャンからブンアンまでのルートの他に、(3)南北経済回廊沿い(ラオスルート)で昆明まで繋ぐルート、ならびに(4)ビエンチャンからボーテン・磨憨(モーハン)国境を抜けて昆明まで繋ぐルートの2本を加えたものを大メコン圏におけるポテンシャルルートと呼んでいる。

東アジア・アセアン経済研究センター(ERIA)のアジア総合開発計画2.0(CADP 2.0, ERIA 2015)では、地域の経済統合の深化および開発格差の縮小を推し進めるための方策を論じ、その中でASEANならびに周辺諸国で推進すべきインフラプロジェクトをリスト化している。このプロジェクトリストには、本章で扱うプロジェクトに該当するインドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ラオスの鉄道プロジェクトが含まれている。

ASEANにおいてIDE-GSMの分析は多く行われてきたが、このうち本章に密接に関連する研究は以下の3点である。

Isono et al. (2012)では、ミャンマーのチャウピュー港の建設、およびチャウピューからマンダレー、ムセ経由で中国に至る連絡道路の建設が中国にどのような経済的影響を与えるのかを見た。シミュレーション結果は、ミャンマーと中国の中西部には大きな正の経済効果が発生する一方、中国沿海部の一部の地域ではベースラインモデルに比べ負の経済効果が発生し、結果として中国の経済効果の合計が負になった。この分析は、中国がアンダマン海側に玄関港を持つことは、中国の中西部の経済活動を活発化し、中国国内の格差是正に貢献するが、国内GDPはベースラインよりも低くなりうることを示している。

前述のCADP2.0(ERIA 2015)では、IDE-GSMによる分析が行われ、ASEANならびに周辺国が道路・港湾・空港等のインフラ開発を行うとともに、各国が制度改革を行い、さらに、カンボジア、ラオス、ミャンマーにて工業団地の建設を推し進めれば、各国が高い経済効果を得るだけでなく、多くの地域がその経済効果の恩恵に浴することができることを示した。ここでは、適切なインフラ開発プロジェクトの組み合わせが重要であることをとらえている。この分析では、本章で扱うプロジェクトに該当するインドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ラオスの鉄道プロジェクトが適切なプロジェクトの組み合わせの中に組み込まれている。

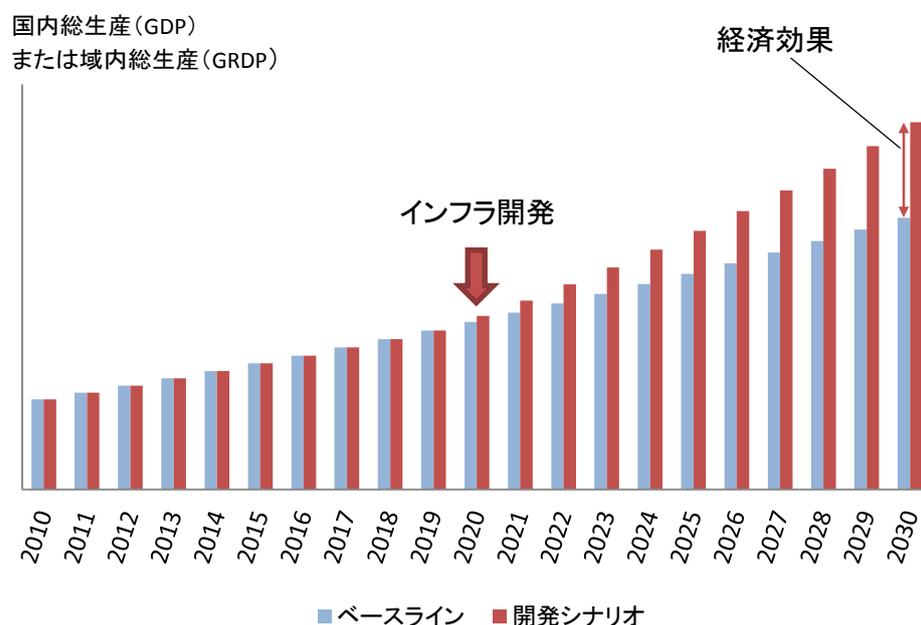
⁴事実、中国では本章で述べるラオスやタイの鉄道プロジェクトに対してSKRLという名称は用いず、汎アジア鉄道の一部という呼び方をしている。

IDE-JETRO and SASS (2015)は、中国の自由貿易試験区の試みが中国国内で複製され適用地域が拡大されるとき、中国や周辺諸国にどのような経済的影響を与えうるかを分析した。サービス業の改革が行われ、サービス業の制度改革が製造業の非関税障壁削減にも寄与すると仮定した際、改革が行われる地域の経済効果は大きくなる。一方、改革が行われない地域やサービス業の比率が多い日本など他国は、競争関係の変化により負の経済効果が発生する。IDE-GSM では高速鉄道はサービス業が利用すると仮定しているため、自由貿易試験区の分析同様、高速鉄道の開通はサービス業における各国の競争関係を変化させ、他国にマイナスの影響を与える可能性がある。

第2節 モデルの重要な仮定

シミュレーションでは、まず、追加的なインフラ開発が行われないとするベースラインシナリオを実行する。次に、特定年に追加的なインフラが供給されたと仮定した開発シナリオを設定し、実行する。図6-2で示されるように、本章において経済効果とは、2030年における国内総生産(GDP)、域内総生産(GRDP)のベースラインシナリオと開発シナリオの差を指す。

図6-2: 分析における経済効果



出所:筆者作成

シナリオにより、地域によってマイナスの経済効果が発生しうるが、これはベースラインシナリオにおける2030年GRDPと比較した際に低いGRDPになりうる、という意味であり、現在(2017年)のGRDPと比較してより低いGRDPになることを意味するわけではないことに注意が必要である。

モデルにおいて交通インフラの改善は、どのようにGDPやGRDPの変化に結びつくのだろうか。まず、インフラの整備は時間費用を含む広い意味の輸送費を削減し⁵、企業の費用削減に繋がる。当該地域にいる企業は売り上げや利潤が増加する。これはそこで働く労働者の賃金上昇に繋がり、労働者は消費者でもあるため、彼らの消費増加を通じて効用が向上する。ここから、より優位になった地域に企業や家計が移入する。また、輸送費の削減は消費者にとってより多くの地域から多くの財やサービスを購入できることを意味し、実質賃金が上昇する。より優位になった地域への企業や家計の移入は、それらに販売する企業にとってより多くの売り上げや利潤がのぞめることを意味するため、ここで波及効果が発生する。これらの行動の変化を通じて、GDPやGRDPが国、地域で変化する。

本章の分析におけるシミュレーションの枠組みは熊谷・磯野編(2015)にて詳細が説明されるが、結果の解釈に影響を与える重要なモデルの仮定は以下の四点にまとめられる。

第一に、どの国の企業がインフラ開発に携わるかは結果に影響しない。モデルでは、外生的にインフラが利用可能になることによって一定区間の時間などが削減されると仮定する。自国資本でインフラを建設しても、中国がインフラを建設しても、さらに他の国がインフラを建設しても、仮定は変わらず、よって結果も変化しない。

第二に、都市の中心地は移動しない。モデルでは、それぞれの地域にて地域の代表地点(緯度・経度)が設定されており、その代表地点、つまり都市の中心地に家計や企業が立地しているとみなす。モデル上で鉄道を敷設する際は、予定地、ないし予定地になりうると報道されているところを駅として設定し、地域の代表地点からは陸上交通にて駅まで移動することを仮定する。現実の世界では、鉄道の建設と周辺での都市開発によって都市の中心地が移動することが長期的には考えられるが、本章の分析では代表地点は移動しないものと仮定する。

第三に、高速鉄道は財を輸送しない。高速鉄道は、製造業と農業の財は輸送しない。モデルではサービス業にて輸送費を仮定するが、高速鉄道によってサービス業にかかる輸送費が下がると見なす。結果として、高速鉄道はサービス業の活動に直接的な影響を与えることになる。

最後に、追加的な非関税障壁の削減は仮定しない。モデルでは、財・サービスを輸送する際にかかる直接的な金銭費用と時間を費用換算した時間費用に加えて、非関税障壁(NTB)と呼ばれるその他費用、文化的障壁と呼ばれる言語や宗教の違いなどの障壁に値する費用を推計している。ここで、非関税障壁は、財やサービスが発送する前にすでにかかる金銭的・時間的費用を意味し、たとえば、取引相手を探す費用、文書を作成する費用、貿易の手続きを学ぶ費用など、さまざまな要素が含まれる。特に、モデルの非関税障壁には、政策由来の障壁、たとえば、手続きの煩雑さや不透明性といったものだけでなく、利用者の能力、たとえば、文書を作成する際の能率性といったものも含む。本章では、鉄道が開通し人の行き来が多くなったり、中速鉄道によって財が運ばれやすくなったりしても、利用者(企業や家計)の能力には変化をもたらさない、つまり、非関税障壁がベースラインモデルの設定以上に下がることはない、と仮定する。

⁵ モデルの中では、サービス業においても輸送費を仮定している。

高速鉄道ではサービス業の活動に直接的な影響を与えると述べたが、これは高速鉄道の利用が可能になる当該地域、高速鉄道の利用が見込めない遠方の地域や国にどのような影響を及ぼすと予想されるか。まず、高速鉄道の路線や駅を新たに有する当該地域にとっては、サービス業の活動に有利な環境を与えられるため、サービス業の付加価値が伸び、サービス業に従事する労働者が増えることが予想される。当該地域では、サービス業への人材の移転によって製造業や農業は逆に労働者が減ることになり、付加価値が下がるかもしれない。または、サービス業に従事する労働者が一定以上多くなれば、製造業財や農業財に対する需要も相対的に増え、当該地域の製造業や農業にとってプラスの影響を与えるかもしれない。他の地域においては、高速鉄道の利用が見込める地域との競合の結果、サービス業に負の影響を及ぼす可能性がある。他の地域の製造業については複数の可能性がある。高速鉄道の利用が見込める地域の製造業が落ち込む場合、他の地域では代替的に製造業の需要が高まり、製造業に正の経済効果が生まれる可能性がある。逆に、高速鉄道の利用が見込める地域の製造業が落ち込む際、当該地域への中間財の供給源、ないし当該地域からの中間財の購入先となっている別の地域では、製造業が不振となり負の経済効果が発生しうる。高速鉄道の利用が見込める地域の製造業が伸びる際にも、同様に二通りの可能性が考えられる。

第3節 中国・ラオス・タイ鉄道

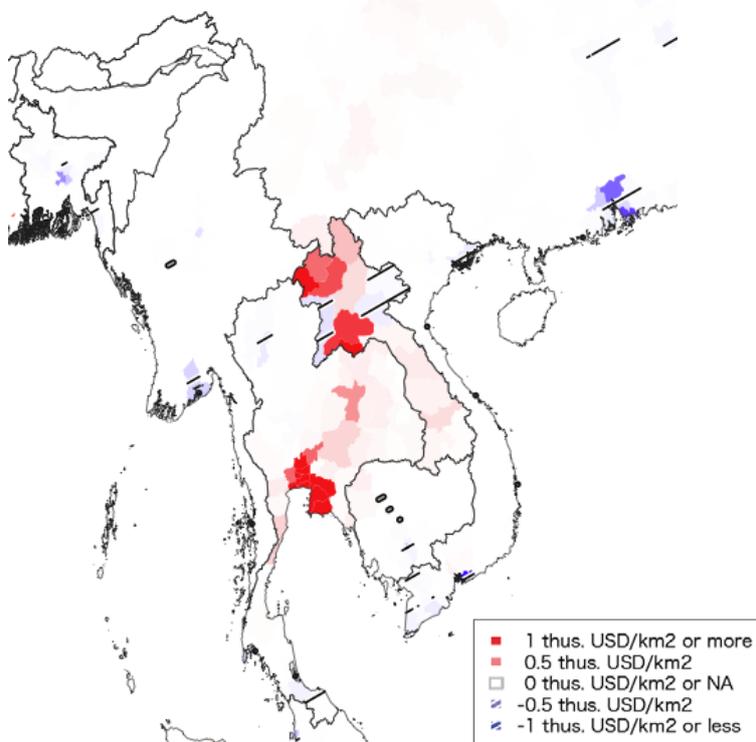
本節では、中国・ラオス・タイにまたがる鉄道プロジェクトについて効果分析を行う。シナリオ1にて、ラオス国内にて中速鉄道が完成したと仮定した際の経済効果を推計する。シナリオ2では、タイの高速鉄道第1期計画にあたるバンコク・ナコーンラーチャーシーマー間が開通したと仮定した際の経済効果を推計する。さらに、シナリオ3では、シナリオ1・2の鉄道プロジェクトに加え、中国国内の昆明・磨憨間の高速鉄道とタイのナコーンラーチャーシーマー・ノンカーイ間の高速鉄道が完成し、さらに、中国・ラオス、ラオス・タイ間でそれぞれ鉄道が接続されたと仮想的に仮定した際の経済効果を調べる。

シナリオ1:ラオス鉄道区間

ビエンチャンからボーテンまで鉄道が開通し、2020年から利用可能となる。中速鉄道を仮定する。鉄道は旅客・貨物の両方が運ばれる。

シナリオ1はラオスのビエンチャンとボーテンをつなぐ中速鉄道の経済効果分析である。経済効果は図3で表される。図3において正の経済効果の地域は赤で、負の経済効果の地域は青と斜線で示される。2030年の各地域の経済効果をそれぞれの地域の面積で除した、Impact Densityという指標で図示している。面積あたり経済効果を示すことで、経済効果がどの地域に集中して存在するかを見ることが可能となる。

図 6-3: ラオス鉄道区間の経済効果(2030年, Impact Density)



(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

図表よりわかるとおり、ラオスの鉄道区間沿いの地域に正の経済効果が発生している。さらに、中国側、タイ側にも正の経済効果が見られる。これらは、鉄道の路線の各終点から延長方向(今回の分析では南北方向)に位置し、これら地域においても間接的に鉄道を使うメリットが生じていることがうかがえる。中速鉄道は貨物輸送も用いるため、ラオスではサービス業、非サービス業ともに正の経済効果を得る。中国への影響は、ほぼゼロである。実際、中国への経済効果は、中西部でプラス、東部沿岸地域でマイナスとなっており、Isono et al. (2012)同様、ラオス鉄道建設は中国にとって国内格差是正に寄与するが、より高いGDPを得る目的には適わないことがわかる。

国別の経済効果は表 6-1、経済効果上位 10 位の地域は表 6-2 で示される。ラオス国内では、路線上の地域が上位に入っているが、逆にフアパン・シエンクワン・サイニャブリーでは、負の経済効果が見られる。これは、鉄道の路線から両側方向(今回の分析では東西方向)に離れた地域であり、これら地域では鉄道の恩恵が比較的少なく、恩恵のある地域との競合関係によって企業や家計の流出を招き負の経済効果が発生していると考えられる。

表 6-1: ラオス鉄道区間の経済効果(特定国, 2030年)

国名	GDP		
		非サービス業	サービス業
ラオス	0.219%	0.284%	0.187%
タイ	0.021%	0.044%	-0.004%
インドネシア	0.000%	-0.001%	0.000%
中国	0.000%	0.000%	0.000%
シンガポール	0.000%	0.000%	0.000%
日本	0.000%	-0.001%	0.000%
マレーシア	0.000%	-0.001%	0.000%
ミャンマー	0.000%	-0.001%	0.000%
カンボジア	0.000%	-0.001%	0.000%
ベトナム	-0.001%	-0.002%	0.000%

出所: IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-2: ラオス鉄道区間の経済効果(地域別トップ 10, 2030年)

	地域名	国名	GRDP
1	Louang Namtha	ラオス	1.679%
2	Oudomxai	ラオス	1.647%
3	Phongsali	ラオス	1.475%
4	Bokeo	ラオス	1.410%
5	Vientiane	ラオス	0.514%
6	Vientiane capital	ラオス	0.205%
7	Bolikhambai	ラオス	0.125%
8	Louangphabang	ラオス	0.121%
9	Khon Kaen	タイ	0.096%
10	Nakhon Ratchasima	タイ	0.055%

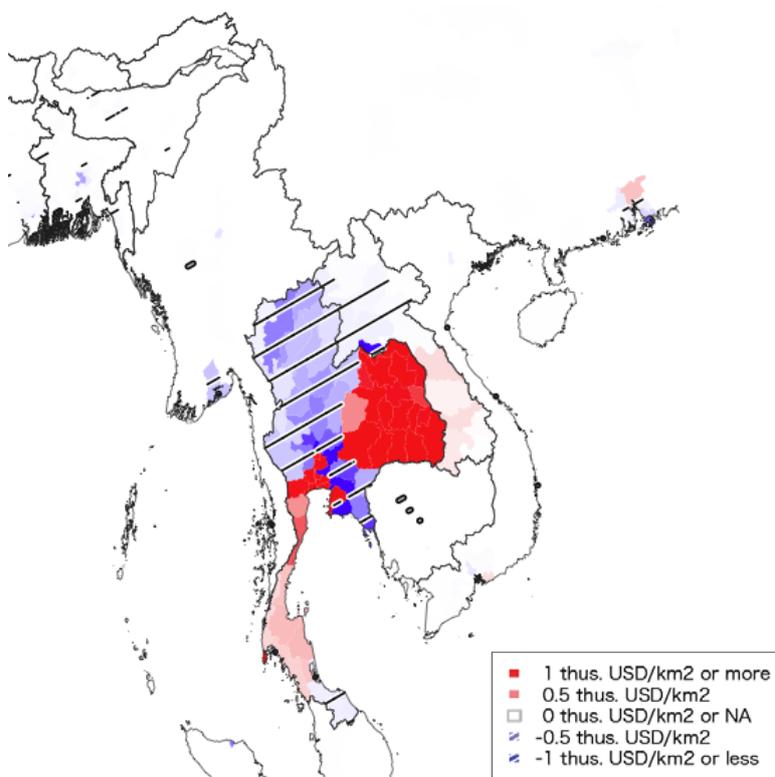
出所: IDE-GSM シミュレーション結果

シナリオ 2: タイ第 1 期鉄道区間

バンコクからナコーンラーチャシーマーまで鉄道が開通し、2020 年から利用可能となる。高速鉄道を仮定する。鉄道は旅客のみが運ばれる。

シナリオ 2 は、タイの第 1 期高速鉄道区間の分析である。経済効果は図 6-4、表 6-3、表 6-4 にまとめられる。ここでも、タイの高速鉄道路線上で概ねプラスの経済効果が見られる。興味深い点は、ナコーンラーチャシーマーまでの部分的な開通を仮定しているにもかかわらず、正の経済効果がルーイ県を除くタイ東北部全体に広がっていることである。これは、バンコク・ナコーンラーチャシーマー間の高速鉄道がタイ東北部に正の経済効果をもたらすことを端的に示す。

図 6-4: タイ第 1 期鉄道区間の経済効果 (2030 年, Impact Density)



(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-3: タイ第 1 期鉄道区間の経済効果(特定国, 2030 年)

国名	GDP		
		非サービス業	サービス業
タイ	0.103%	0.049%	0.164%
シンガポール	0.001%	0.001%	0.000%
インドネシア	0.000%	0.000%	0.001%
ベトナム	0.000%	0.000%	0.000%
マレーシア	0.000%	0.000%	0.000%
中国	0.000%	0.000%	0.000%
日本	0.000%	-0.001%	0.000%
カンボジア	0.000%	0.000%	0.000%
ミャンマー	0.000%	-0.001%	0.000%
ラオス	-0.006%	-0.041%	0.012%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-4: タイ第 1 期鉄道区間の経済効果(地域別トップ 10, 2030 年)

	地域名	国名	GRDP
1	Surin	タイ	1.024%
2	Nakhon Ratchasima	タイ	0.993%
3	Si Saket	タイ	0.983%
4	Buriram	タイ	0.974%
5	Maha Sarakham	タイ	0.947%
6	Udon Thani	タイ	0.920%
7	Roi Et	タイ	0.914%
8	Ubon Ratchathani	タイ	0.913%
9	Yasothon	タイ	0.906%
10	Amnat Charoen	タイ	0.883%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

タイ南部も正の経済効果を得るが、タイ北部(北西部)、タイ中部東側やカーンチャナブリーは負の経済効果を得る。本シナリオでも、シナリオ 1 同様、路線沿いならびに路線の終点の延長部分の地域は恩恵を受け、路線の両側方向に遠方の地域は負の経済効果を得るといった傾向が見られる。サラブリーは高速鉄道沿いで、高速鉄道の駅も仮定として設定されているが、経済効果はマイナスである。他の地域においてサービス業が伸びる一方、サラブリーではサービス業が伸びず、むしろベースラインよりも下がってしまうという結果となっている。タイでは高速鉄道沿いの県で、サービス業に高い経済

効果が発生するが、他の国内県においては、サービス業の負の経済効果とそれを代替するような非サービス業の正の経済効果が見られる。これは高速鉄道沿いの県のサービス業化に伴って相対的に製造業や農業が落ち込み、逆に相対的に製造業や農業に有利になった地域がそれら産業や農業を引きつけることを意味する。この代替が主に既存の産業集積を強化する方向に働き、タイ国内全体ではサービス業が伸びるだけでなく非サービス業の伸びも見られるようになる。中国への影響は、このシナリオでもほぼゼロである。一方で、ラオスではマイナスの経済効果が見られる。

シナリオ3: 昆明・バンコク間鉄道整備

【2020年】

ビエンチャンからボーテンまで鉄道が開通し、2020年から利用可能となる。中速鉄道を仮定する。鉄道は旅客・貨物の両方が運ばれる。

バンコクからナコーンラーチャーシーマーまで鉄道が開通し、2020年から利用可能となる。高速鉄道を仮定する。鉄道は旅客のみが運ばれる。

昆明から磨憨まで2020年から利用可能となる。高速鉄道を仮定する。鉄道は旅客のみが運ばれる。

【2022年】

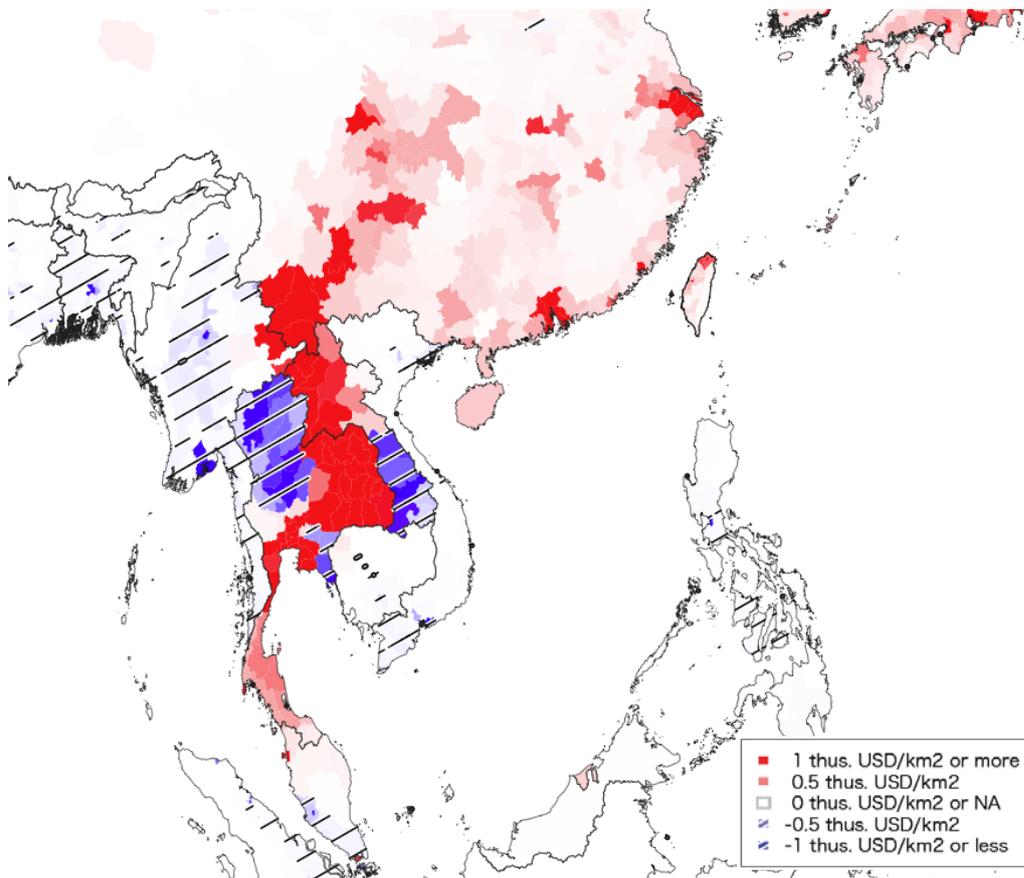
ナコーンラーチャーシーマーからノンカーイまで鉄道が開通し、2020年から利用可能となる。高速鉄道を仮定する。鉄道は旅客のみが運ばれる。

ノンカーイからビエンチャンまでラオス鉄道、タイ高速鉄道を接続する鉄道が開通し、2022年から利用可能となる。中速鉄道を仮定する。鉄道は旅客・貨物の両方が運ばれる。

磨憨からボーテンまで鉄道が開通し、2022年から利用可能となる。中速鉄道を仮定する。鉄道は旅客・貨物の両方が運ばれる。

シナリオ3では、シナリオ1, 2で扱った鉄道に加え、中国国内の昆明・磨憨間、タイのナコーンラーチャーシーマー・ノンカーイ間の高速鉄道開通を仮定し、さらに、ラオスの中速鉄道がボーテンから国境を越えて磨憨まで、またビエンチャンから国境を越えてノンカーイまで接続されることを仮定する。国境においては、比較的短い通過時間(30分)を仮定する。これは、旅客鉄道が中国からラオスの中速鉄道区間を経由してタイ国内まで直通運転ができるという仮想的な状況を仮定していることになる。経済効果は図6-5、表6-5、表6-6によってまとめられる。ここでは路線上全体に正の経済効果が見られるほか、中国の多くの地域に正の経済効果が拡がっていることがわかる。

図 6-5: 昆明・バンコク間鉄道整備の経済効果(2030年, Impact Density)



出所: IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-5: 昆明・バンコク間鉄道整備の経済効果(特定国, 2030年)

国名	GDP	特定国	
		非サービス業	サービス業
ラオス	0.604%	-0.429%	1.135%
タイ	0.262%	0.146%	0.390%
中国	0.011%	0.005%	0.021%
日本	0.001%	0.003%	0.000%
ミャンマー	0.001%	-0.019%	0.032%
マレーシア	0.000%	0.000%	0.000%
シンガポール	0.000%	0.000%	0.000%
インドネシア	0.000%	-0.001%	0.000%
カンボジア	-0.001%	0.001%	-0.003%
ベトナム	-0.002%	-0.002%	-0.002%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-6: 昆明・バンコク間鉄道整備の経済効果(地域別トップ 10, 2030 年)

	地域名	国名	GRDP
1	Xishuangbanna	中国	27.588%
2	Puer	中国	6.319%
3	Nong Khai	タイ	5.611%
4	Udon Thani	タイ	5.267%
5	Sakon Nakhon	タイ	3.822%
6	Nakhon Phanom	タイ	3.634%
7	Louang Namtha	ラオス	3.603%
8	Phongsali	ラオス	3.027%
9	Nong Bua Lamphu	タイ	2.985%
10	Oudomxai	ラオス	2.974%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

雲南省の観光地である西双版纳(シーサンパンナ)、普洱(プーアル)では、大きなサービス業の伸びが期待される。臨滄(臨沧)、玉溪、昆明など雲南省の地域が主にサービス業の伸びによってそれぞれ高い経済効果を得る。またタイ東北部で大きな経済効果が見られることがわかる。シナリオ2は負の経済効果が発生していたルーイやサラブリーでも経済効果が正に転じている。サービス業でマイナスの経済効果、非サービス業でプラスの経済効果を得るラヨンでは合計の経済効果が正に転じている。一方、タイの北部やラオスの南部といった鉄道の恩恵を受けにくい地域では、大きな負の経済効果が生じる。ここから、鉄道の延伸、接続は恩恵を受ける地域を拓げる一方、恩恵を受けにくい地域ではより大きな負の経済効果を与えうることがわかる。国別では、ラオス、タイ、中国で正の経済効果が見られる。タイの経済効果はシナリオ2よりもサービス業、非サービス業ともに2倍以上となる。日本の経済効果もプラスである。周辺国では、カンボジア、ベトナムではマイナスの経済効果が発生する。このうち、カンボジアは非サービス業の経済効果はプラスであるがサービス業についてはマイナス、ベトナムでは非サービス業、サービス業ともにマイナスと、傾向が異なる。日本の正の経済効果は、主に非サービス業の伸びから来ていることがわかり、タイにおける非サービス業、特に製造業の伸びが中間財取引を通じて日本の製造業をも活性化させることが予想される。

第4節 中国・ラオス・タイ鉄道

本節では、クアラルンプール・シンガポール間的高速鉄道について分析する。本章執筆時点、2017年中に入札が行われる予定で、中国のみならず日本、韓国、東欧諸国が関心を示していると報道されているため、中国の関与がどの程度になるかは確定的ではない。

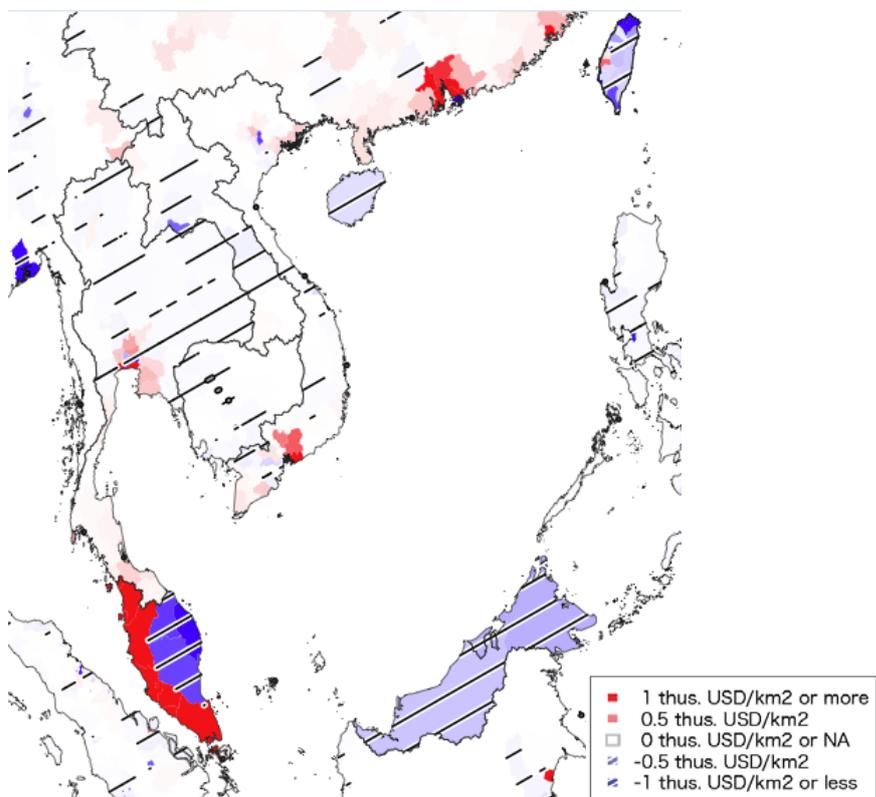
シナリオ 4: マレーシア・シンガポール高速鉄道

クアラルンプールからシンガポールまで鉄道が開通し、2025年から利用可能となる。高速鉄道を仮定する。鉄道は旅客のみが運ばれる。

クアラルンプール・シンガポール間は高速鉄道を仮定する。マレーシア・シンガポール間の国境では30分の追加の通過時間を仮定する。2026年12月31日までの完成を目指すとの要人の発言が報道されているが、本章では便宜上、2025年より利用可能となると仮定し、高速鉄道ができないと仮定する2030年のベースラインシナリオと、できたと仮定する2030年のシナリオにおいて、GDP、GRDPを比較する。

シミュレーション結果は図6-6、表6-7、表6-8で示される。マレーシアのマラッカ海峡沿いの地域に正の経済効果がある一方、マレーシアのその他の地域には負の経済効果が見られる。これまでのシナリオ同様、クアラルンプールより北側、鉄道終点の延長線上の地域で正の経済効果が発生する一方、鉄道の両脇遠方の地域には恩恵は広がらない。マレーシア、シンガポールのGDPに対する経済効果はプラスで、特に、シンガポールは非サービス業についてもプラスの経済効果となっている。これは、マレーシアのサービス業化の進展に伴い、製造業の代替地としての役割の一部を果たしている可能性がある。同様に、ベトナム・中国・インドネシア・タイでも、非サービス業の経済効果はプラスとなる。日本は製造業の代替地としては選ばれず、またサービス業においても負の経済効果を得るため、GDPに対する経済効果は-0.007%となる。高速鉄道開通に伴うマレーシアのサービス業の発展が、小さいながらも日本のサービス業と競合し、日本国内のサービス業にマイナスの経済的影響を与えるという結果である。

図 6-6 マレーシア・シンガポール高速鉄道の経済効果(2030年, Impact Density)



出所: IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-7: マレーシア・シンガポール高速鉄道の経済効果(特定国, 2030年)

国名	GDP		
		非サービス業	サービス業
マレーシア	0.128%	-0.001%	0.213%
シンガポール	0.012%	0.023%	0.005%
ベトナム	0.003%	0.009%	-0.006%
中国	0.003%	0.008%	-0.007%
インドネシア	0.002%	0.002%	0.001%
タイ	-0.001%	0.001%	-0.003%
ミャンマー	-0.001%	-0.002%	0.000%
カンボジア	-0.004%	-0.001%	-0.007%
日本	-0.007%	-0.003%	-0.008%
ラオス	-0.011%	-0.014%	-0.010%

出所: IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-8: マレーシア・シンガポール高速鉄道の経済効果(地域別トップ 10, 2030 年)

	地域名	国名	GRDP
1	Johor	マレーシア	0.860%
2	Kuala Lumpur	マレーシア	0.131%
3	Selangor	マレーシア	0.085%
4	Negeri Sembilan	マレーシア	0.083%
5	Perak	マレーシア	0.083%
6	Melaka	マレーシア	0.069%
7	Perlis	マレーシア	0.061%
8	Kedah	マレーシア	0.054%
9	Pulau Pinang	マレーシア	0.038%
10	Mimika	インドネシア	0.029%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

シンガポールの経済効果が特にサービス業において比較的小さい理由は、マレーシアとシンガポール間で仮定している通過に追加的な時間がシンガポールへの潜在的な経済効果を押し下げているからである。両国間はベースラインシナリオにおいて道路交通でも非常に短い通過時間が設定されており、高速鉄道を利用するメリットが比較的小さい。

第5節 インドネシア高速鉄道

本節は、インドネシア初の高速鉄道として着工が始まっているジャカルタ・バンドン間の分析を行う。シナリオ 5 では、ジャカルタ市内からジャカルタ高速鉄道駅(ハリム)、バンドン市内からバンドン高速鉄道駅(グデバゲ/トゥガルアル)までのアクセスが比較的スムーズである状態を仮定する。一方、シナリオ 6 では、両市の高速鉄道駅までのアクセスが劣悪である状況を仮定する。

分析結果を議論する前に、モデルと現実との差異について再び触れる。シミュレーションモデル内部で、それぞれの地域は地域の代表地点によって表され、そこに家計や企業が立地しているとみなす。つまり、ジャカルタ市ではジャカルタ中心部に家計や企業が立地し、バンドン市においてもバンドン中心部に家計や企業が立地する。モデルにおける都市から鉄道駅までかかる時間は、代表地点である中心部から高速鉄道駅予定地まで陸上輸送を用いた際の時間をあてているが、これは、現実において市内さまざまな場所から鉄道駅までにかかる時間の代表値を仮定していることになる。現在、ジャカルタ・バンドン両市で中心部と高速鉄道駅を結ぶライトレールトランジット(LRT)が計画され、一部工事が進行しているが、たとえ LRT が完成したとしても、都市内の他の地域から高速鉄道駅までの時間が現状と変わらない、ないし現状より悪化する場合には、モデルにおいて都市(中心地)から鉄道駅までかかる時間が劇的に短縮されるという仮定は適当ではなくなることに注意が必要である。

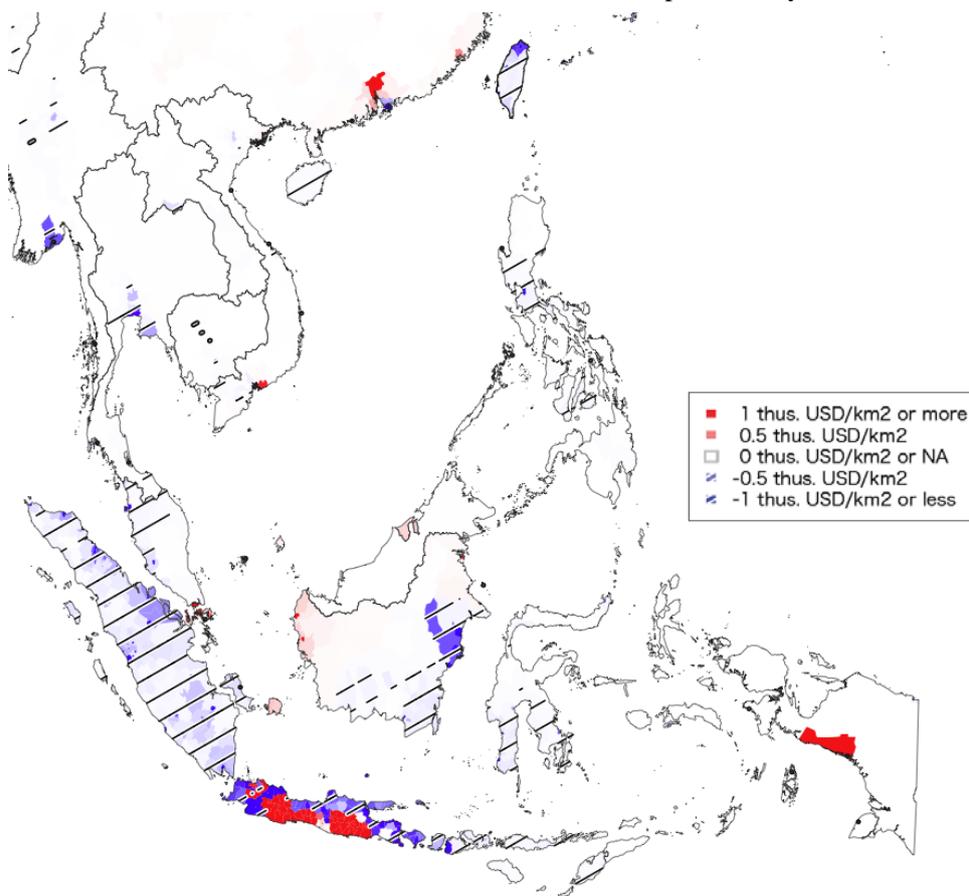
シナリオ 5: インドネシア高速鉄道(1)

ジャカルタからバンドンまで鉄道が開通し、2020年から利用可能となる。高速鉄道を仮定する。鉄道は旅客のみが運ばれる。

ただし、ジャカルタ市内からジャカルタ高速鉄道駅(ハリム)、バンドン市内からバンドン高速鉄道駅(グデバゲ/トゥガルアル)までのアクセス道路のスピードは39.5km/hを仮定する。

結果は図6-7、表6-9、表6-10にまとめられる。高い正の経済効果を持つ地域はジャワ島に集中していることが図からうかがえる。ジャワ島内でも、ジャカルタ周辺とバンドンより南東方向の地域で正の経済効果、ジャカルタより西・南側とジャワ島北側地域では負の経済効果と影響が異なる。ここでも、これまでのシナリオ同様、バンドンより南東方向が路線の終点の延長方向であり、高速鉄道の恩恵を受けると見なすことができよう。この結果は、ジャワ島内での北部地域への経済活動の偏重が弱まることを意味している。一方、国内全体の格差是正は行われず、むしろジャワ島への一極集中を加速させることになる。

図6-7: インドネシア高速鉄道の経済効果(1) (2030年, Impact Density)



(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-9: インドネシア高速鉄道の経済効果(1) (特定国, 2030年)

国名	GDP		
		非サービス業	サービス業
インドネシア	0.154%	-0.007%	0.230%
シンガポール	0.002%	0.006%	0.000%
中国	0.000%	0.000%	0.001%
ベトナム	0.000%	-0.001%	0.002%
マレーシア	-0.001%	-0.001%	0.000%
タイ	-0.001%	-0.002%	0.000%
ミャンマー	-0.001%	-0.004%	0.004%
カンボジア	-0.001%	-0.004%	0.001%
日本	-0.002%	-0.007%	0.000%
ラオス	-0.003%	-0.008%	-0.001%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-10: インドネシア高速鉄道の経済効果(1) (地域別トップ 10, 2030年)

	地域名	国名	GRDP
1	Kota Bandung	インドネシア	1.409%
2	Kota Tasikmalaya	インドネシア	1.216%
3	Cirebon	インドネシア	1.040%
4	Kota Banjar	インドネシア	1.033%
5	Bogor	インドネシア	1.029%
6	Ciamis	インドネシア	1.017%
7	Sumedang	インドネシア	0.984%
8	Garut	インドネシア	0.977%
9	Majalengka	インドネシア	0.898%
10	Tasikmalaya	インドネシア	0.866%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

インドネシア一国への影響は、サービス業でプラス、非サービス業でマイナスとなっており、高速鉄道がインドネシアのサービス業化を促進する結果となっている。他の国への影響は、シンガポール、中国、ベトナムに小さな正の経済効果、その他国々には負の経済効果となる。日本は、主に非サービス業でマイナスの経済効果が見られる。これは、インドネシアのジャカルタ・バンドン間という既存の工業地帯でサービス業化が進むことで、中間財取引のある日本の製造業においてもなんらかのマイナスの経済的影響がありうることを示唆するものである。

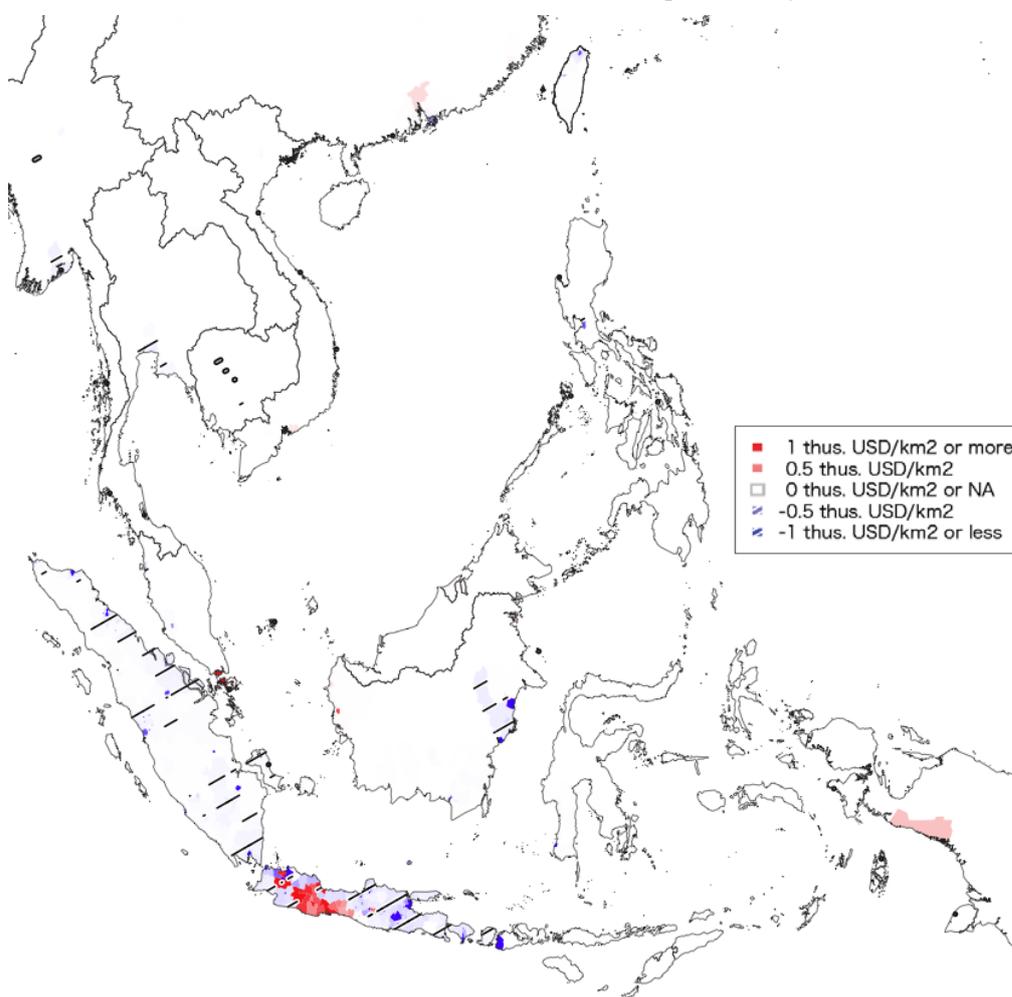
シナリオ 6: インドネシア高速鉄道(2)

ジャカルタからバンドンまで鉄道が開通し、2020年から利用可能となる。高速鉄道を仮定する。鉄道は旅客のみが運ばれる。

ただし、ジャカルタ市内からジャカルタ高速鉄道駅(ハリム)、バンドン市内からバンドン高速鉄道駅(グデバゲ/トゥガルアル)までのアクセス道路のスピードは10km/hを仮定する。

ジャカルタ・バンドン両市から高速鉄道駅までのアクセスが劣悪であると仮定した際の分析結果は図6-8、表6-11、表6-12で表される。

図6-8: インドネシア高速鉄道の経済効果(2) (2030年, Impact Density)



(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-11: インドネシア高速鉄道の経済効果(2) (特定国, 2030年)

国名	GDP		
		非サービス業	サービス業
インドネシア	0.013%	0.000%	0.019%
シンガポール	0.000%	0.000%	0.000%
ベトナム	0.000%	0.000%	0.000%
中国	0.000%	0.000%	0.000%
マレーシア	0.000%	0.000%	0.000%
タイ	0.000%	0.000%	0.000%
ミャンマー	0.000%	0.000%	0.000%
カンボジア	0.000%	0.000%	0.000%
日本	0.000%	-0.001%	0.000%
ラオス	0.000%	-0.001%	0.000%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-12: インドネシア高速鉄道の経済効果(2) (地域別トップ 10, 2030年)

	地域名	国名	GRDP
1	Bogor	インドネシア	0.384%
2	Kota Bandung	インドネシア	0.096%
3	Kota Tasikmalaya	インドネシア	0.085%
4	Kota Banjar	インドネシア	0.073%
5	Cirebon	インドネシア	0.072%
6	Ciamis	インドネシア	0.071%
7	Sumedang	インドネシア	0.068%
8	Garut	インドネシア	0.068%
9	Majalengka	インドネシア	0.062%
10	Tasikmalaya	インドネシア	0.061%

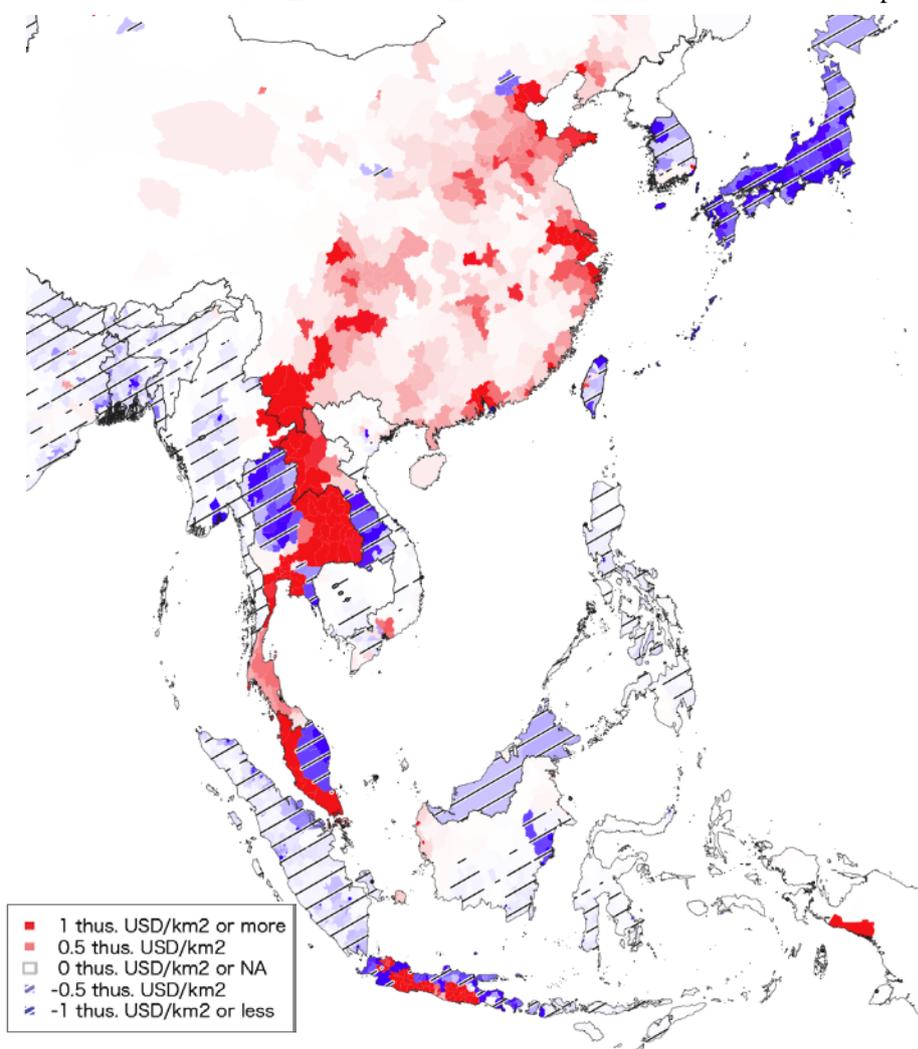
(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

インドネシアの経済効果は、シナリオ 5 の 1/10 以下になる。ここから、高速鉄道の成否を占う上で、ジャカルタ・バンドン両市から高速鉄道駅までのアクセスが非常に重要な要素のひとつであることがわかる。図 6-8 を図 6-7 と比較すると、正の経済効果を受ける地域の傾向はシナリオ 5 と似ているが、ジャワ島南東部において正の経済効果を得る地域の拡がりが見られず、経済効果がマイナスに転じていることがわかる。つまり、高速鉄道の利便性如何によって、正の経済効果を得られる地域の範囲が変わる。このシナリオでは、他国への影響はほとんど見られなくなる。

第6節 ALLシナリオ

最後に、シナリオ3・4・5がすべて達成されたと仮定した際の分析を行う。ここでは、(1)中国・ラオス・タイで鉄道が建設され、さらに中国・ラオス間、ラオス・タイ間で鉄道が接続される、(2)クアラルンプール・シンガポール間的高速鉄道は2025年より利用可能になる、(3)ジャカルタ・バンドン両市から各高速鉄道駅までのアクセスは比較的スムーズである、といったシナリオ3・4・5での仮定が継続される。各地域への経済効果は図6-9で示される。鉄道が開通する路線上の地域で正の経済効果が発生しているだけでなく、路線の延長線上の地域も赤く色づいているのがわかる。具体的には、ジャワ島の南部(南西部を除く)と中国である。その他多くの地域や日本の経済効果はマイナスである。

図6-9 「一帯一路」関連 ASEAN 鉄道プロジェクトの経済効果(2030年, Impact Density)



(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

表6-13、表6-14は特定国への経済効果、経済効果の高い上位10地域である。ラオスは非サービ

ス業のマイナスの経済効果である程度相殺が見られるものの、最も高い経済効果を得ている。その他鉄道が開通する関係国の経済効果はプラスである一方、ミャンマーカンボジア、日本の経済効果はマイナスである。インドネシアやマレーシアはサービス業化が進み、非サービス業の経済効果はマイナスである。地域別には、中国雲南省の西双版纳と普洱、タイ東北部のノンカーイとウドンターニーが特に高い経済効果を得る。

表 6-13 「一带一路」関連 ASEAN 鉄道プロジェクトの経済効果(特定国, 2030 年)

国名	GDP		
		非サービス業	サービス業
ラオス	0.589%	-0.451%	1.123%
タイ	0.261%	0.146%	0.387%
インドネシア	0.155%	-0.006%	0.231%
マレーシア	0.128%	-0.003%	0.213%
シンガポール	0.015%	0.029%	0.005%
中国	0.014%	0.013%	0.016%
ベトナム	0.001%	0.006%	-0.006%
ミャンマー	-0.002%	-0.026%	0.036%
カンボジア	-0.006%	-0.004%	-0.008%
日本	-0.008%	-0.008%	-0.008%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

表 6-14 「一带一路」関連 ASEAN 鉄道プロジェクトの経済効果(地域別トップ 10, 2030 年)

	地域名	国名	GRDP
1	Xishuangbanna	中国	27.574%
2	Puer	中国	6.313%
3	Nong Khai	タイ	5.598%
4	Udon Thani	タイ	5.253%
5	Sakon Nakhon	タイ	3.807%
6	Nakhon Phanom	タイ	3.618%
7	Louang Namtha	ラオス	3.610%
8	Phongsali	ラオス	3.034%
9	Oudomxai	ラオス	2.979%
10	Nong Bua Lamphu	タイ	2.975%

(出所) IDE-GSM シミュレーション結果

高速鉄道は路線上のサービス業化を促進するが、一方で代替的な非サービス業の伸びも別の地域、ないし路線上の地域で見られる。これら、絶対値の上で製造業の経済効果が大きい地域を特定国で列挙すると、タイはサムットプラカーン、ラヨーン、サムットサーコーンといった既存の工業地域、マレーシアはサラワク、スランゴール、パハンといった比較的製造業が強い地域、インドネシアはブカシ県、インドラマユ、パレンバンといった高速鉄道駅からやや離れ、かつ製造業の基盤がある、ないし製造業発展の兆しがある地域となる。

おわりに

本章では「一帯一路」関連として言及される、ASEAN における高速鉄道・中速鉄道プロジェクトの経済効果分析を紹介した。結果と政策インプリケーションは以下のとおりである。

第一に、ASEAN 各国において高速鉄道建設は路線沿いの地域と路線の終点から延長線上にある地域に正の経済効果をもたらす一方、路線の両脇遠方方向の地域に負の経済効果をもたらす。また、高速鉄道の建設はサービス業化を推し進める一方、非サービス業では負の経済効果をもたらすこともある。結果として、プロジェクトの国への経済効果は一部相殺され、比較的小さいものとなる。経済効果を高め、また多くの地域が正の経済効果を得るためには、ERIA (2015) で議論したような他のプロジェクトとの適切な組み合わせが必要となる。また、シナリオ 5・シナリオ 6 の比較からは高速鉄道駅までのアクセスの利便性が経済効果に大きな影響を与えることがわかった。

第二に、高速鉄道建設は路線上の地域においてサービス業化の進展をもたらすが、一方で別の地域で非サービス業をベースラインモデル以上に活性化させる傾向が見られた。つまり、GDP への経済効果は小さくとも、国内で比較的大きな産業構造・産業配置の変化が起きていることになる。高速鉄道を計画・建設するにあたっては、このような産業構造の変化の可能性を見据え、製造業が伸びる地域での工業団地等の整備も同時に行う必要がある。

第三に、ラオスを含む南北軸の鉄道が建設されると、終点の延長線上ともいえる中国国内では正の経済効果を受ける傾向が見られた。高速鉄道・中速鉄道による速達効果は大きく、中国の多くの地域で経済効果がプラスとなる。また中国は非サービス業、サービス業ともに正の経済効果が得られる。この点において、中国にとって「一帯一路」関連として言及されるこれらプロジェクトは、プロジェクトの建設・技術協力・運営に関わるメリットのみならず、完成後の ASEAN での経済活動の変化からも便益が期待できる。

最後に、ALL シナリオで日本は負の経済効果を被る結果となった。しかし、この結果だけをもって「一帯一路」のプロジェクトが日本にとってマイナスであるということとはできない。ALL シナリオでは、中国・ラオス・タイの鉄道プロジェクトであるシナリオ 3、クアラルンプール・シンガポール間の高速鉄道のシナリオ 4、インドネシアの高速鉄道のシナリオ 5 のそれぞれの経済効果の合計に近い数値の経済効果が日本にもたらされる。ここで、各シナリオでの経済効果とその原因を考えると、シナリオごとに違う効果が発生していることがわかる。シナリオ 3 では日本に対する経済効果はプラスであった。クアラル

ンプール・シンガポール間的高速鉄道は、マレーシアのサービス業化の進展が日本との競争関係に変化を与え、日本のサービス業にマイナスの経済的影響をもたらすことが予想された。インドネシアでの高速鉄道は、サービス業化の進展を促しインドネシアの製造業の成長スピードを減速させ、これが中間財取引を通じて日本の製造業にマイナスの影響を与えうるという解釈であった。つまり、各プロジェクトの影響はそれぞれ異なっており、「一带一路」のプロジェクトであるから日本にとってマイナスの経済的影響を与える」という説明は一概にはできない。また、経済効果が負とはいえ、非常に小さいレベルにとどまっていること、さらに ERIA (2015) で示されたように、これら鉄道プロジェクトだけでなく ASEAN や周辺国の他のプロジェクトや制度改革と組み合わせれば日本も正の経済効果を得ることに留意しなければならない。

[参考文献]

(日本語文献)

熊谷聡・磯野生茂編(2015)『経済地理シミュレーションモデル—理論と応用—』, 研究双書 No623, アジア経済研究所

(英語文献)

ADB (2010) *Connecting Greater Mekong Subregion Railways, A strategic Framework*, Asian Development Bank.

ASEAN (2010). *The Master Plan on ASEAN Connectivity*. ASEAN Secretariat.

ERIA (2015) *The Comprehensive Asian Development Plan 2.0 (CADP 2.0): Infrastructure for Connectivity and Innovation*, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia.

IDE-JETRO and SASS (2015) *China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone and the Future of Asia*, Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization and Shanghai Academy of Social Sciences

Isono, I, S. Kumagai and F. Kimura (2012) “Agglomeration and Dispersion in China and ASEAN: A Geographical Simulation Analysis”, *China Economic Policy Review*, Vol. 1(1).

第7章

「一帯一路」構想における交通インフラ整備と産業集積形成

丁 可

はじめに

シルクロードは歴史的に、中国とヨーロッパの間における商品貿易や文化交流を推し進めるうえで極めて重要な役割を果たしていたと考えられていた。しかし、最新の研究によると、中国とローマ帝国の間では、実際には直接的な貿易活動が存在していなかった。研究者がヨーロッパで発掘された7～13世紀の1千点のシルク製品を検査した結果、中国製は1点のみで、残りのほとんどはビザンチン帝国製だったと報告されている。シルクロードの沿線で倭蘭のような多くのオアシスが繁盛していたが、これらのオアシスは主に農業を中心に展開しており、そこでの商業活動は基本的に域内に限定されていたことも最近の研究で明らかになった（Hansen[2012]）。このように、交通インフラが整備されていない時代では、シルクロードは文化のシンボルであっても、経済活動を支えるうえでの役割は極めて限定的なものであった。

発足して間もない中国の新しいシルクロード構想は、このような交通インフラ整備の重要性を強く認識している。たとえば、国家発展改革委員会、外交部、商務部が2015年3月に共同で発表した『シルクロード経済ベルトと21世紀海のシルクロードの共同建設の推進に関するビジョンとアクションプラン』（以下、『ビジョンとプラン』と略す）は、「一帯一路」の展開方向について次のように述べている。

陸路では国際大通路に依拠しながら、沿線の中心都市を樞に、重点的な経済貿易産業園区を協力のプラットフォームとして、共同でニュー・ユーラシアブリッジ、中国・モンゴル・ロシア、中国—中央アジア—西アジア、中国—インドシナ半島などの国際経済協力回廊を構築する。海路では、重要な港を結節点に、共同で順調、安全かつ効率的な輸送大通路を建設する。中国・パキスタン、バングラデッシュ・中国・インド・ミャンマーという2つの経済回廊は、「一帯一路」の推進に密接に関係しており、協力を深め、更なる進展を目指すべきだ。

このように、「輸送大通路」の建設、港湾や工業団地の整備、そしてこれらのインフラに基づく経済回廊の建設が「一帯一路」構想の重要な課題となっている。実際のインフラ整備の進捗状況をみると、中国企業は2016年に「一帯一路」に関連する61カ国から総額

1260.3 億ドル（契約ベース）の工事を受注しており、中国全体の 51.6%を占めている。これらの受注工事による売り上げは 759.7 億ドルに達しており、中国全体の 47.7%を占めている¹。

本章の目的は、「一带一路」構想における交通インフラ整備の状況を整理し、輸送費の低下と産業集積形成の相互作用を考察することである。以下では、まず第1節で「一带一路」に関連する交通インフラ工事の概要を整理する。つづいて第2節では事例研究を通じてインフラ整備と産業集積形成のメカニズムを明らかにし、その経済効果が及ぼすであろう分野について展望を行う。その後、第3節では「一带一路」をめぐる日中提携の可能性について検討する。「おわりに」では全文を締めくくる。

第1節 「一带一路」構想に関連する交通インフラ整備

1. シルクロード経済ベルト

本節では、まず陸のシルクロードにおけるインフラ整備の現状を整理しておきたい。『ビジョンとプラン』は、陸のシルクロード、すなわちシルクロード経済ベルトについて次のように述べている。

シルクロード経済ベルトは中国から中央アジア、ロシアを経由して、ヨーロッパ（バルト海）までのルート；中国から中央アジア、西アジアを経由してペルシア湾、地中海にいたるまでのルート；中国から東南アジア、南アジア、インド洋にいたるまでのルートを重点的に開通する。

陸のシルクロードにおける交通インフラ整備の計画に関していうと、上記ヨーロッパまでのルート、そしてペルシア湾と地中海までのルートは、主に 50 本に上る中欧鉄道によって繋がられている。そして、インド洋までのルートは、主に中国の西南地域にある雲南省や広西省と東南アジアをつなぐ鉄道と高速道路のインフラによって支えられている。ここでは、まず中欧鉄道について検討しよう。

中欧鉄道とは、中国とヨーロッパおよび陸のシルクロード沿線の主要都市を接続し、中国鉄道総公司によって組織され、貨物輸送を中心に展開する鉄道のことを指している。推進「一带一路」建設領導小組弁公室[2016]によると、2016 年 6 月末までに、中欧鉄道は合計 1881 便（うち帰路は 502 便）を発車しており、同鉄道による輸出入総額は 170 億ドルに達している。中国政府は、さらに 2020 年に年間 5000 便、一日あたり平均運行距離 1300 キロ、鉄道によるコンテナ国際輸送量全体の 80%という比率の達成、といった目標を掲げている。

¹ http://news.xinhuanet.com/fortune/2017-02/09/c_129473300.htm。2017年2月22日アクセス。

表 7-1 中欧鉄道の三大通路

通路名	中国側口岸	沿線国	既存鉄道の利用	工事中もしくは計画
西部ルート1	阿拉山口 (ホルゴス)	カザフスタンとロシア, ベラルーシ, ポーランド, ドイツを經由して, 欧州諸国へ	隴海(連雲港-蘭州)線, 蘭新(蘭州-新疆)線, シベリア鉄道	クルレーゴルド鉄道, 蘭州-重慶鉄道の建設を加速。
西部ルート2	阿拉山口 (ホルゴス)	カザフスタン, トルクメニスタン, イラン, トルコを經由して, 欧州諸国へ。もしくはカザフスタン, アゼルバイジャン, グルジア, ブルガリアを經由して欧州諸国へ		アクス—カシュガル鉄道を拡大, 和田—若羌—羅布泊鉄道, カシュガル—紅其拉甫鉄道を検討。
西部ルート3	トウルガルト (イルケシュタン)	キルギスタン, ウズベキスタン, トルクメニスタン, イラン, トルコを經由して欧州諸国へ		中国-キルギスタン-ウズベキスタン鉄道を推進
中部ルート	エレンホト	モンゴル, ロシアを經由して欧州諸国へ	京広(北京-広州)線, 集二(集寧-エレンホト)線, シベリア鉄道	集寧-エレンホト鉄道の拡大。モンゴル, ロシアの中古鉄道の改造
東部ルート	満洲里	ロシアを經由して, 欧州諸国へ	京滬(北京-上海)線, 哈大(ハルビン-大連)線, シベリア鉄道	ロシアの中古鉄道の改造

出所：推進「一帯一路」建設領導小組弁公室[2016]をもとに筆者作成

推進「一帯一路」建設領導小組弁公室[2016]の中欧鉄道に関する発展計画では、運行中と計画中の50本の中欧鉄道を3大ルートにわけている。表7-1のとおり、西部、中部、東部のいずれのルートも、ロシアもしくは中央アジアを經由しながら、ヨーロッパへと続いていく。中欧鉄道の特徴は、各国の既存線路を最大限に活用していることである。ロシア

経由の鉄道の場合は、シベリア鉄道が活用されており、中央アジア経由の鉄道の場合は、中央アジア諸国に本来ある鉄道がフルに利用されている。中国国内でも基本的に既存の線路が利用されている。表 7-1 の工事中もしくは計画中のプロジェクトの情報が示しているように、新規建設を計画している鉄道線路は主に中国国内の新疆に集中しており、国外では既存鉄道の改造がインフラ整備の重点となっている。既存鉄道の利用の最大のメリットは土地収用に関わる問題が発生しないことである。これによって、鉄道線路開通の効率の向上が期待できる。

表 7-2 運行中の中欧鉄道の概要

起点都市の分布地域	路線数	終点都市分布範囲 (重複あり)	終点都市分布の合計
東部	8	欧州：3；モンゴル：1；中央アジア：4；	欧州：12；中央アジア：7；ロシア：3；モンゴル：1
東北	2	欧州：1；ロシア：1	
中部	7	欧州：5；ロシア：1，中央アジア：1	
西部	6	欧州：3；ロシア：1；中央アジア：2	
総計	23	23	

出所：推進「一带一路」建設領導小組弁公室[2016]をもとに筆者作成
注：分布地域は、第十一次五か年計画の経済区画による。

中欧鉄道が通過する中央アジアとロシアの鉄道の幅は 1520 ミリとなっており、中国やヨーロッパの標準レール（1435 ミリ）よりも長い。よって、中欧鉄道はこの地域を通過する際に、2 回車両変更を行い、積み替えを行う必要がある。輸送の効率化を図るために、中欧鉄道は積み替え以外に中途停車しないようにしている。これを可能にするために、中国税関は、沿線国との間で通関の利便化に関する協議や覚書をそれぞれ締結している。そして、これら中欧鉄道の運営会社に主要の沿線国にも出資してもらうようにしている。例えば、重慶とドイツのデュイスブルグをつなぐ渝新欧鉄道の運営会社の株式構成をみると、中国側は重慶市側と中鉄会社が 51%の株を取得しているが、沿線国のカザフスタン、ロシア、ドイツもみな出資している。当社の董事長はドイツ人によって担当されている²。

² 筆者が 2016 年 7 月に同社で実施したインタビューによる。

表 7-3 計画中の中欧鉄道の概要

起点都市の分布地域	路線数	終点都市分布範囲 (重複あり)	終点都市分布の合計
東部	9	欧州：3；中央アジア:2；ロシア:2；モンゴル:1；中東：1	欧州：9；中央アジア:6；ロシア:6；モンゴル:3；中東：3
東北	3	欧州：2；ロシア:1	
中部	4	中央アジア：2；ロシア：2	
西部	11	欧州：4；モンゴル:2；中東:2；中央アジア：2；ロシア:1；	
総計	27	27	

出所：推進「一帯一路」建設領導小組弁公室[2016]をもとに筆者作成

表 7-2 と表 7-3 では、中欧鉄道の現段階での開通状況と今後の開通の計画が示されている。現段階では中国の東部からスタートする線路が最も多いが、計画している線路のなかには西部の線路が最も多い。なお、2つの表が示しているように、中欧鉄道とはいえ、欧州を終点とする線路の比重は全体の半分にも及んでいない。それに対して、ロシア、中央アジア、モンゴル、中東を終点とする線路の占める割合が大きい。中欧鉄道は貨物列車として、レール交換以外は途中で荷卸しをすることがないので、沿線国の主要都市を終点とする線路の開通は、これらの国への経済波及効果を考慮したものと思われる。

陸のシルクロードにおいて、中欧鉄道以外に中国の西南地域と東南アジア、南アジア地域をつなぐ鉄道や高速道路も交通インフラの重要部分を成している。以下では、筆者が雲南省の調査で把握したこの地域をめぐる交通インフラ整備の状況を紹介しておきたい³。

雲南省を出発点とする交通インフラは主に三つのルートに分類できる。一つ目は、ミャンマールートである。ルートの中国側のインフラ整備は着々と進んでいる。昆明から国境の瑞麗までの高速道路はすでに完成しており、旅客と貨物の両方を輸送する時速 160 キロの鉄道も大理まで建設している。しかし、その先、ミャンマーのチャウピュー港までつなぐ高速道路は計画があるものの、まだ入札以前の段階にあり、着工のめどが立っていない。二つ目はラオスルートである。昆明から国境のモウハンまでの道路は、すでに景洪まで竣工している。一方で昆明からラオスを経由しながらタイにまでつなぐ旅客と貨物両用の鉄道の建設については、そのラオス部分(モウハン→ポーラン→ランパラパン→ベンチャン)の建設工事がすでに始まっている。

³ 筆者が 2016 年 9 月に実施した雲南大学と雲南財経大学でのインタビューの結果による。

三つ目はベトナムルートである。昆明から国境の河口までの間に標準レールの鉄道はすでに完成しており、ベトナム側でもレール幅 1000 ミリの鉄道はフランスの植民地時代に建設済みである。今後、中欧鉄道のような車両変更と積み替えを可能にする制度の構築が求められている。

表 7-4 中国が 21 世紀海のシルクロード沿線で投資した港湾一覧 (2015 年 3 月時点)

国	港	中国企業	持ち株比率もしくは入札内容
シンガポール	コンテナターミナル	コスコ・パシフィック	49%
マレーシア	クアantan港	北部湾港務	40%
スリランカ	コロボン南港コンテナターミナル	招商局国際	85%
	ハンバントタ港第二期コンテナターミナル	招商局国際/チャイナハーバー	64.98%
ミャンマー	チャウピューマデイラ島港	ペトロチャイナ	50.9%
パキスタン	Gwadar Port	China Overseas Port Holding	40 年のフランチャイズ
エジプト	ポートサイド	コスコ・パシフィック	20%
	Port of Ain Sokhna	チャイナハーバー	不明
	Damietta Port	チャイナハーバー	不明
イスラエル	Haifa New Port	上港グループ	25 年フランチャイズ
ギリシア	ピレウス港 2, 3 号ターミナル	コスコ・パシフィック	35 年フランチャイズ
	ピレウス港 1 号ターミナル	コスコ・パシフィック	67% (未定)
イタリア	ナポリ港コンテナターミナル	コスコ・パシフィック	50%
ベルギー	ゼーブリュッヘーコンテナターミナル	上港グループ	25%
	アントワープ港コンテナターミナル	コスコ・パシフィック	25%

出所：<http://business.sohu.com/20150331/435323116.shtml>, 2017 年 2 月 22 日アクセス。

2. 21 世紀海のシルクロード

『ビジョンと行動』では海のシルクロードについて次のように述べている

21世紀海のシルクロードの重点方向は中国の沿海港湾から南シナ海、インド洋を經由して、ヨーロッパにまで至るルート、中国の沿海港湾から南シナ海、南太平洋に至るまでのルートを含めている。

海のシルクロード沿線における中国のインフラ整備はコンテナターミナルへの投資に集中している。イギリスの『フィナンシャルタイムズ』の調査によると、2015年まで、全世界のトップ50のコンテナターミナルのうち、三分の二近くは中国からの投資を受け入れているとされている。しかし、2010年時点でこの数字は五分の一程度に過ぎなかった。また、同新聞が引用した海事と貿易データの専門機構であるLloyd's List Intelligenceのデータによると、中国が関与しているコンテナターミナルで扱うコンテナの数は、2000年の世界全体の19%から2010年には42%、そして2015年には67%まで上昇しているとされる⁴。

表7-4では、2015年3月時点の中国による海のシルクロード沿線への港湾投資の一覧が示されている。同表が示すように、投資先地域は東南アジアから南アジア、中東、ヨーロッパにいたるまで、海のシルクロード沿線を満遍なくカバーしている。投資の対象は、先に指摘したように、貨物輸送に使用されるコンテナターミナルが最も多い。中国側の投資は、主に国有企業によって行われている。中欧鉄道と同様に、多くの場合、関係国の企業にも出資してもらっている。中国の持ち株は場合によっては50%を切ることがある。中国側が出資の代わりに一定の年数にわたるフランチャイズの権利を取得するケースもある。中国はこのような体制をとることによって、沿線国で発生するトラブルに柔軟に対応していく考えである。

第2節 「一帯一路」におけるインフラ整備、輸送費低下と産業集積形成のメカニズム

1. 渝新欧鉄道の事例

近年、空間経済学の進展により、輸送費と産業集積形成の間では、収穫逡増のメカニズムが働いていることが明らかになった。Mori[2012:22]が指摘しているように、「輸送での収穫逡増は空間経済における輸送費用の構造を内生的に決定しているため、産業集積のサイズと立地を決定する主要因として働いている。」

Mori[2012:2]で取り上げている東京と大阪の集積の推移の状況を紹介しておこう。1889年、両都市間における鉄道移動が20時間必要だったころ、東京の人口は大阪の1.1倍に過ぎなかった。1935年、両都市間の鉄道輸送時間が8時間に短縮されると、東京の人口は大

⁴ <http://www.ftchinese.com/story/001071148?page=rest>。2017年2月22日アクセス。

阪の1.6倍にまで膨れ上がった。1965年、新幹線の開通で輸送時間が4時間に短縮されたが、東京の人口は大阪の2倍にまで増えた。さらに2.5時間に短縮された2005年になると、両都市の人口規模の差は2.7倍にまで拡大してしまった。このように、輸送時間の短縮と輸送ルートの両端にある大都市集積の在り方の間に、顕著な累積的因果関係が働いているのである。

中欧鉄道は開通されて間もないため、東京と大阪間で起きていたような主要都市間の構造転換はまだ確認できていない。ただ、中国側の都市における産業集積の形成と中欧鉄道における輸送期間の短縮、輸送費の低下、という収穫逦増のメカニズムは、徐々に働くようになってきている。以下では、渝新欧鉄道の事例を紹介しながら、この点を確認しよう⁵。

渝新欧鉄道は「一带一路」戦略が提起される前の2011年に開通された。この鉄道は、当初、重慶市政府がノートパソコンメーカーであるヒューレットパッカード社（HP社）を誘致した際に、その要請を受けて開通したものである。重慶で製造されたノートPCを同鉄道を通じて、ヨーロッパへ輸送していくことがそもそもの目的であった。HP社の進出に伴って、台湾の受託生産メーカーも重慶に進出するようになり、さらに関連する部品サプライヤーも重慶へ進出するようになった。このことは、HP社のようなノートPCメーカーの更なる進出を促した。現在の重慶では、HP社をはじめとする5社のノートPCメーカー、フォクスコンをはじめとする6社の受託生産メーカー、さらに860社の部品サプライヤーが集積している。その生産量は、世界のノートPCの三分の一、中国の約5割を占めているまでになっていると指摘される。

ノートPC産業の集積は、渝新欧の輸送量を大幅に増やすこととなった。その発着回数を見ると、2011年当初では、行きのみ17便のみだったが、2015年には257便にまで増えている。運営会社の経営努力によって、輸送期間も当初の16~20日から13日へ短縮されるようになった。そのプロセスで、輸送費は9000ドル/コンテナ（40フィート）から6~7000ドルへ次第に低下していった。当初、地元政府は同鉄道の利用に補助金を支給していたが、現在、これも必要なくなった。渝新欧の輸送費は海運（3~4000ドル）と比べると依然として高いものの、輸送期間は海運の約三分の一に相当するので、リードタイムが求められるノートPC産業にとっては、十分に魅力的である。

輸送期間の短縮と輸送費の低下は、さらにノートPC以外の業種による渝新欧鉄道の利用を促した。重慶にはもともと長安汽車を中心に、自動車の産業集積が存在していた。そこで同市の自動車関連企業は渝新欧鉄道を通じて、ヨーロッパから自動車の製造に必要な部品や精密機器、機械を大量に輸入するようになった。このほか、ヨーロッパ製の高級自動車や高級アパレル製品も同鉄道を通じて輸入するようになり、渝新欧における帰途の年

⁵ 以下、渝新欧鉄道に関する情報は、筆者が2016年7月に実施した同鉄道会社、および重慶市両江新区管理委員会へのインタビューによる。

間便数は当初の0から101便にまで増えた。2015年6月に重慶では国際的なコーヒー取引センターも設置された。渝新欧を通じて、アフリカ、ラテンアメリカのコーヒーを中国ひいてはアジア諸国へ輸送する一方、雲南、広西のコーヒー豆を重慶経由でヨーロッパへ輸出する計画である。コーヒーは嵩張るうえに付加価値がそれほど高くないため、空運には適していない。しかし、海運の場合は湿気が強すぎて、品質が落ちてしまう。そのため、鉄道がちょうど向いていると判断され、渝新欧の活用に至ったのである。

2. 産業集積の形成が期待される分野

「一带一路」構想の理想図は、渝新欧鉄道に関して起きていたような輸送費低下と産業集積形成の好循環が関連するすべての交通インフラにおいて発生することである。このことについては、市場のサイズや集積間および輸送線路間の競争など、さまざまな要素を考慮しなければならないので、一概に結論付けることはできない。ここでは、ただ単に、もしこのような好循環が発生するとしたら、どのような分野で最も可能性が高いのかについて、簡単に検討してみたい。

筆者の理解では、①「一带一路」の沿線国間の貿易の拠点として活躍している「市場」、②中国企業の海外への産業移転先として建設が進められている域外経済貿易合作区、という2つのタイプの集積について、渝新欧で観察されたような輸送費低下と集積形成の好循環が働く可能性が最も高い。前者は典型的な商業集積であり、そして後者は典型的な工業集積である。

まず、商業集積である「市場」について検討しておこう。「一带一路」の沿線国には、西欧諸国やオーストラリアのような先進国も含まれているが、その大多数は発展途上の新興国である。これらの国の市場構造は、中国市場と共通している部分大きい。丁[2013]は、新興市場の特徴について以下の4点を指摘している。

第一に、中間層を主体とする先進国に比べると、所得格差が大きいため、需要の構造が階層的で、ローエンドの需要が圧倒的多数を占めている。

第二に、工業化と都市化が十分に進んでいないため、とくに低所得層に関しては、個々の需要の規模が小さく、地理的にも分散している。

第三に、先進国ほど情報の流れがスムーズでないために、地域によっては文化や生活様式が多様であり、需要は異質的である。

第四に、ウォルマートやカルフルのような高度に統合された流通資本が存在せず、流通の主たる担い手は中小、零細の商人となっている。

このような市場構造が存在しているゆえに、沿線国の国内流通は主に、小商人たちの集う場である「市場」で行われている。グローバリゼーションが進展し、各国が国際市場に統合されるようになると、これらの「市場」と「市場」の間でもリンケージが生じるようになり、ピラミッド型の流通システムが出来上がった。このピラミッドの頂点に立つのが

ほかならぬ中国の産業集積に立地する専門市場である（丁[2013]）。

現に、「一带一路」の沿線国と中国の専門市場の間で貿易活動が大々的に展開されている。表 7-5 は世界最大の雑貨市場である義烏中国小商品城の主要貿易相手国への輸出状況を示している。上位 10 か国のうち、アメリカとブラジル以外はすべて「一带一路」の沿線国である。2014 年の中国の輸出は前年比 6.1%増の 1 桁成長にとどまっていたが、義烏の関係国への輸出はいずれも 2 桁の極めて高い伸び率を示している。

表 7-5 義烏中国小商品城の輸出先(2014)

国	輸出額（万ドル）	前年比（%）
UAE	118830	53.79%
イラン	117458	72.29%
アメリカ	109525	18.11%
インド	108886	38.54%
イラク	100247	53.05%
エジプト	82258	37.65%
ブラジル	74937	25.91%
サウジアラビア	69483	41.22%
マレーシア	64442	27.14%
フィリピン	58165	61.01%

出所：数字義烏(<http://www.yw.gov.cn/zjyw/csmp/szyw>), 2016年8月17日アクセス。

「一带一路」戦略に関連する交通インフラ整備として、義烏市は陸のシルクロードの沿線国との間で中欧鉄道の線路を 3 つ開通している。第一の線路は、義烏とスペインのマドリッドをつなぐ「義新欧」鉄道、第二の線路は、義烏とウズベキスタンのタシケントをつなぐ義烏－中央アジア鉄道、第三の線路は義烏とイランのテヘランをつなぐ義烏－テヘラン鉄道である。2015 年時点で「義新欧」の発着便数はわずか 30 便に過ぎなかった。今後、この 3 つの鉄道に渝新欧のような展開が見られるのか、義烏と沿線国における貿易の高付加価値化の進展と密接に関連している。

前述したように、渝新欧の成功は、重慶におけるノート PC と自動車という 2 つの付加価値が高い産業集積の存在によって実現したといっても過言ではない。しかし現時点で義烏市場の雑貨製品の優位性は、やはりその価格の安さにある。輸送品の付加価値が低いようでは、陸上輸送における高コストを長期的にカバーすることが難しい。したがって、義烏の雑貨産業における高付加価値化の実現、そして鉄道の終点国での高付加価値需要の存在、という 2 点が、上記 3 つの鉄道線路の成否にかかわっているように思われる。

中欧鉄道に限定せず、より広い視点から中国と沿線国における商業集積の形成と交通インフラ整備の関係を検討しておく、各国の流通システムが「市場」から電子商取引（EC）への転換をどれだけ進められるのか、という点が大事である。電子商取引サイトは、本質的に「市場」と同様に、ツーサイドプラットフォームの構造を成している（丁[2013]）。近年、中国では「市場」に店舗を構えながら、電子商取引サイトに出店する企業が急速に増えている。例えば、義烏では2013年に市内企業による電子商取引の売上が義烏市場の取引高を上回るようになって以来、両者の差は拡大する一方であった。2015年の義烏市場の取引高は982.51億元だったが、対する電子商取引の取引高は1511億元にまで増えていた。そのうち、輸出は39%を占めていた⁶。

表 7-6 「一带一路」主要国と中国の電子商取引の実態

国	関心度世界順位	インターネット普及率(2014)	中国 EC 企業との連携
シンガポール	4	82%	アリババがシンガポール郵政に出資、両国間の越境 EC サイトを立ち上げる。
インド	5	18%	2008 年にアリババがインド顧客向けのインドチャンネルを開設。そして、インド最大の B2B メディア会社 Infomia と長期戦略パートナー関係を結ぶ。
マレーシア	7	67.5%	アリババ、敦煌ネットが現地 EC 市場に参入
ロシア	10	70.5%	アリババの Aliexpress がロシア最大の EC サイト
タイ	19	34.9%	2015 年 11 月 25 日、SN Express は SF(順豊) Express のタイ代理として正式にスタート。両国間で配達業務
ベトナム	20	48.3%	2014 年 6 月、敦煌ネットと現地のサイト ukmmarket が戦略的提携協議を交わす。同 10 月 31 日、「インドネシアコモディティネット」が人民元の融資を受ける
フィリピン	31	39.7%	2012 年 9 月、凡客誠品がベトナムサイト www.vancl.vn を立ち上げる
インドネシア	33	17.1%	2015 年 12 月 2 日、中国企業が「壹零客」EC サイトを立ち上げる。

⁶ 数字義烏(<http://www.yw.gov.cn/zjyw/csmp/szyw>), 2016 年 8 月 17 日アクセス。

出所：『「一带一路」ビッグデータ報告』（pp.169-173）のデータをもとに筆者作成

近年、「一带一路」の沿線国でも、中国との貿易で電子商取引を活用することに高い関心が示されている。2016年に発表された『「一带一路」ビッグデータ報告』によると、世界で中国の越境ECに対して、最も関心を示している63か国のうち、「一带一路」の沿線国家は20か国を占めている。データが把握できる8か国の状況を表7-6にまとめた。同表が示すように、中国国内の主要電子商取引サイトはこれらの国に進出しているか、現地の企業と合弁で関連する会社を立ち上げている。将来的に中国とこれら沿線国の間で越境ECが進展するようになると、各国で物流倉庫を建設するなど、関係する交通や物流インフラへのニーズが拡大することと思われる。一方で、電子商取引をめぐる物流システムの整備、輸送費の低減は、さらに電子商取引の規模拡大、ネット空間での商業集積の拡大に寄与する可能性も考えられる。

「一带一路」沿線で輸送費の低下と産業集積形成の収穫逓増メカニズムが期待されるいま一つの分野は、中国政府が海外で鋭意進めている域外経済貿易合作区である。2016年時点で中国は世界各地で75か所の域外経済貿易合作区を建設しているが、うち53か所は「一带一路」の沿線国に立地している。これらの合作区に対してこれまで累計156億ドルが投資されており、受入国のために9億ドルの税金および7万の就業機会が創出されている⁷。合作区へ進出する企業は、主に3つのタイプに分類される。一つ目は、労働集約産業に属する企業である。軽工業、繊維、アパレルといった業種の企業は、低賃金を求めて現地に進出することが多い。二つ目は、ハイアール、格力、美的などに代表される家電企業の海外進出である。低賃金よりも現地での市場開拓や為替リスクの回避が進出の目的となっている。三つ目は、鉄鋼、電解アルミ、セメント、厚板ガラスといった中国国内で生産能力が過剰な業種である。

域外経済貿易合作区は、税金やその他の面での優遇措置を活用することによって、急ピッチで産業集積の形成を押し進めている。ここでは、カンボジアのシハヌーク港経済特区という典型事例を紹介しておきたい⁸。同特区は、江蘇省無錫の大手民間企業である紅豆集団を中心に、中国とカンボジアの4社が提携しながら設立した域外合作区の一つである。同特区の総開発面積は11.13平方キロ、第1期は5.28平方キロとなっており、繊維、アパレル、金属加工、軽工業、家電などの産業を中心に展開している。

カンボジア側は、企業誘致を推進するために、税制面で以下のような優遇措置をとっている。

- (1) 企業の工場建設のために必要な制裁設備、建材、部品および生産用の原材料は100%

⁷ <http://news.cnfol.com/guojicaijing/20170103/24087260.shtml>。2017年2月22日アクセス。

⁸ 以下、シハヌーク港に関する情報は、主に下記のウェブサイト

(<http://www.cocz.org/news/content-243505.aspx>, 2017年2月22日アクセス) に依拠している。筆者が2014年6月に紅豆集団の本社で実施したインタビューの情報も適宜参照した。

の輸入関税を免除。

(2) 産業分類によっては、6～9年の営利税の免除を受けられる；

(3) 製品の輸出については輸出税を免除；

(4) 生産設備、建築材料の増値税を免除。輸出をサポートする業種については、原材料の増値税を免除；内販をサポートする業種については、10%の原材料増値税を徴収。

一方で工業団地の運営業者は、進出企業をサポートするために、以下の取り組みを行っている。

(1) 水道、電力工場を建設。市政府のネットワークとも統合。24時間供給を保証。

(2) ワンストップサービス窓口を設置。投資申請、企業登録、通関、商品検査、原産地証明の発行などのサービスを一括に提供。

(3) 物流通関会社および銀行などのサービス業者を誘致。

(4) 金融、法律、税收政策などの解説会を開催。同時に、企業を組織して、座談会などを開催し、企業間の情報共有を図る。

(5) 中国無錫商業技術学院と共同でシハヌーク港訓練センターを設立。工業団地の従業員および周辺の村の学生に対して、無料の技能訓練と語学教育を提供。これまで七期の訓練コースが開催されており、延べ1.4万人が参加。

(6) 地元の大学などと連携しながら、マネージャーの推薦や労働力市場の立ち上げを行う。毎月の10日に域内で人的資源労務採用会を開催。企業の要請とカンボジア各地の就業ニーズをマッチング。

(7) 治安維持のため、セキュリティチームを創設。現地の警察署とも連携。

行政と運営業者によるこれらの取り組みは、企業の同特区への参入障壁を引き下げ、その集積を促している。同特区は2015年時点で中国、欧米、日本から製造業とサービス業の企業を81社誘致した。うち59社はすでに生産を開始し、1.2万名の雇用を創出している。将来的には、300社の入居、10万人の雇用、および20万人の人口を抱える新都市の形成を目指している。同特区で製造された製品の大部分は輸出向けなので、企業の集積規模が大きくなればなるほど、「一带一路」と関連するインフラへのニーズが拡大するものと思われる。

現に中国政府も、沿線国に立地する合作区による「一带一路」関連交通インフラの利用を意図的に推進している。例えば、推進「一带一路」建設領導小組弁公室[2016]では、次のような文言が盛り込まれている。

国際生産能力協力と装置製造業の協力を契機に、中欧鉄道を沿線国で建設した中国の域外経済貿易合作区、関係国の工業団地、フリーポートゾーンへ延長させ、より多くの貨物が中欧鉄道を通して輸送するように努力する。地方政府は域内企業による中欧鉄道沿線国との生産能力協力、貿易活動を推進し、中欧鉄道の輸送量を増やす。

第3節 日本企業による「一带一路」交通インフラ活用の可能性

筆者が「一带一路」について現地調査を実施した際に、各地域の関係者から日本企業による交通インフラ活用の提案を受けていた。大きく整理すると、日本企業に対する提案は、三つのポイントに総括できる。

第一に、ヨーロッパ製の時計や高級車などの高付加価値製品を中欧鉄道を通して中国の起点都市まで運び、その後、陸運や海運など複数のモーダルチェンジを通じて日本へ輸送する、という提案である。

第二に、日本製の高付加価値商品（電器、自動車、部品など）を寧波、上海などの港を経由して中欧鉄道の起点都市へ運び、その先、中欧鉄道を通じて、ヨーロッパや中央アジアまで運ぶという提案である。

第三に、東南アジアの日系企業で製造した中間財を陸運で昆明や成都といった内陸都市まで運び、あるいはさらに中欧鉄道を利用して、ヨーロッパへ運ぶという提案である。現地政府の指摘によると、東南アジアの一部の港の輸送能力には限界があり、貨物が港に滞り、運び出せない状況が時々生まれている、ということである。したがって、海運の代わりに中欧鉄道を活用する陸路輸送の提案が出された。

この三つの提案とも、実際に、水運、空運、高速道路、鉄道など、複数回のモーダルチェンジが必要であり、本格的に実行するためには綿密な調整が求められている。ただ、前述したように、輸送費は輸送量（つまり集積の交通インフラに対する需要規模）と内生的に関連している。日本企業も含めてより多くの企業に利用してもらうことができると、輸送費が低下し、集積の規模が拡大する、という好循環が生まれることが期待できる。中国の地方政府は、まさにこのような期待を抱きながら筆者たちに対して提案を行ったものと思われる。

おわりに

「一带一路」をめぐる交通インフラ整備はまだまだ始まったばかりである。しかし、このまま順調に進展してゆき、輸送費低下と産業集積形成の好循環が働くようになれば、沿線国間で経済統合が進み、一つの経済圏が形成されてくることが考えられる。この場合に、経済力が最も強く、市場が最も大きい中国への産業集積の集中が発生する可能性が大きい。現に、中国との貿易関係が進む沿線国では、中国からの工業製品の大量流入によって、地場産業において生産者が商人に転じていき、工業化が後退したような事例が報告されてい

る⁹。

このような一極集中を防ぐために、中国としては国内で産業高度化を進めるとともに、海外において沿線国の工業化に協力していくことが大きな課題となってくる。具体的には、①中国企業は域外経済貿易合作区などへ進出した後、かつて日系企業がアジアでやっていたように、現地でのサプライヤーの育成に取り組むかどうか、②海外の商業集積では、かつての中国において起きていたように、商人から生産者への転身という構造転換が生じるかどうか、③中国は受け皿として、沿線国の工業製品に対して市場を開放していくかどうか、④中国は自身の工業化の経験を総括したうえで、沿線国にうまく伝達できるかどうか、という4点が「一带一路」の成否にかかわっていると思われる。

[参考文献]

(日本語文献)

岩崎葉子.2012.「低組織化」システムのグローバリゼーション—イラン・アパレル産業を事例として—『アジア経済』第53巻5号

丁可.2013.「専門市場システム——中小企業と市場開拓」渡邊真理子編『中国の産業はどのように発展してきたか』勁草書房。

(英語文献)

Hansen, Valerie. 2012. *The Silk Road: A New History*. New York: Oxford University Press.

Mori, Tomoya. 2012. Increasing Returns in Transportation and the Formation of Hubs. *Journal of Economic Geography*, Vol. 12(4), pp. 877-897.

(中国語文献)

推進「一带一路」建設領導小組弁公室.2016.「中欧班列建設發展規画（2016—2020年）」

国家信息中心「一带一路」ビッグデータセンター.2016.『「一带一路」ビッグデータ報告』商務印書館。

⁹ 例えば、イランテヘランの大バザールでは、多くのアパレルメーカーが中国製衣料品の流入を受けて、工場を閉鎖して、中国から衣料品を輸入する商人に転身した(岩崎 [2012])。