

一帯一路の進展で変わる中国と沿線諸国との経済関係

調査部 主任研究員 佐野 淳也

目 次

はじめに

1. 一帯一路で何を指すのか

- (1) 一帯一路の全体像と二つの狙い
- (2) 産業協力やインフラ融資の推進

2. 沿線諸国との経済関係・協力の進展

- (1) 貿易および直接投資からみた沿線諸国との経済関係
- (2) 経済・産業協力での進展

3. 一帯一路は双方の経済にプラスとなるのか

- (1) 一帯一路のもたらすメリット
- (2) 一帯一路が抱える三つの課題

おわりに

要 約

1. 一帯一路は、第13次5カ年計画の文脈から判断すると、対外経済関係の拡大と国内の地域振興を結び付けるための戦略といえる。沿線諸国との間の交通インフラ、貿易、産業協力の拠点を内陸部に築くことが地域振興策の中心に位置付けられる。周辺重視の姿勢は中国の一帯一路戦略全体、さらには産業協力やインフラ整備における基調ともなっている。
2. 2013年に提唱されて以降、一帯一路の主要施策に一定の進展がみられる。産業協力の面では、22カ国と協力に関する覚書を締結した。インドネシアおよびカザフスタンとの間では、特定業種での協力が具体化している。また、河北省をはじめ、少なくとも、21の省が国際産業協力に関する連携枠組みの構築で合意した。資金調達面では、AIIBが発足し、具体的な融資案件の発表に至ったことが最大の成果と評価される。
3. 沿線諸国との貿易関係は拡大傾向にある一方、中国の過剰生産製品の受け皿となっている現状も指摘できる。対外直接投資では、シンガポール向けの拡大が目覚ましく、同国が香港やタックスヘイブンに次ぐ投資先になったこと、その他の国や地域も総じて拡大基調で推移していることが主な特徴としてあげられる。他方、沿線諸国からの対中直接投資はおおむね低調であり、対外直接投資とは対照的である。
4. 一帯一路の進展によって、沿線諸国との産業協力パークの設置の動きが加速すると見込まれる。沿線諸国との経済連携の深化は、対外建設請負の件数や金額の持続的拡大とともに、国際鉄道貨物輸送の拡充に伴う中国内陸部の経済発展が現実味を増してこよう。
5. 一帯一路の進展は、沿線諸国の経済発展に寄与するとともに、中国経済にもメリットが及ぶと考えられる。もっとも、①AIIBを含む推進策の持続可能性、②沿線諸国の経済・産業振興を阻害する懸念があることなど、一帯一路の進捗過程で表面化した事象、解消されていない問題も指摘されるため、将来については楽観できない。インフラ整備が進み、ビジネス環境が改善されるのか、今後の変化に一層注意を払う必要がある。それは、アジア経済の新しい潮流を把握するとともに、ビジネスチャンスをつかみ損ねるリスクを回避する観点からも重要となろう。
6. 環太平洋経済連携協定（TPP）に対抗する経済圏として、中国主導の一帯一路を構築する必要性は後退したものの、沿線諸国との連携強化を通じて域内外の貿易および直接投資を拡大させる重要性は低下していない。内陸部の振興や産業の高度化といった中国経済の抱える課題を勘案すると、一帯一路は中国の主要な経済戦略の一つと位置付けられよう。

はじめに

経済規模の拡大を背景に、中国のアジアにおける求心力は高まっている。保護主義を掲げるアメリカのトランプ新政権の発足によって、中国主導の地域経済連携は一層注目されるようになった。そうした連携のうち、対象範囲が最も広大かつインパクトが大きいのは、シルクロード経済ベルトと21世紀の海上シルクロードから構成される一帯一路構想である。トランプ政権が環太平洋経済連携協定（TPP）からの離脱を正式に表明したことで、TPPへの対抗手段として一帯一路を構築する必要性は薄れたにもかかわらず、2017年2月に初めての一帯一路サミットの開催日（同年5月14、15日実施予定）を正式発表するなど、中国・習近平政権は、この経済圏の実現に向けてまい進している。

2013年に提案された一帯一路は、第13次5カ年計画で重要な国家戦略の一つと位置付けられ、具体的な成果も表れはじめた。アジアインフラ投資銀行（AIIB）の発足および具体的な融資案件の発表は、その象徴的な事例といえよう。一帯一路は中長期的な戦略とみられ、現時点で最終判断を下すのは時期尚早である。しかしながら、一帯一路の進捗状況を把握するとともに、域内にどのような経済的なインパクトを及ぼすのか、懸念される問題は何かといった点を検討することは、わが国を含むアジア経済の今後を展望し、適切な方策を講じるうえで有益と思われる。

このような問題意識に基づき、本稿では、中国と沿線諸国との経済関係の拡大および産業協力の進展の現状を明らかにする。それを踏まえ、一帯一路がそうした流れを加速させるのか否か、これ以上の進展を期待できないとすれば、何が制約要因となり得るのかといった点も考察していく。なお、本稿では、中国政府が域内とみなす64カ国（中国を除く）を①ASEAN、②南アジア、③中央アジア、④その他アジア、⑤中東・北アフリカ、⑥中東欧の6地域にグループ分けし、動向分析を行う。

本稿は三つの章から構成される。1.では、一帯一路の全体像や主要施策について概説する。これまでに出された方針から、一帯一路が周辺に重点を置いた対外経済関係の強化、沿線諸国との経済・産業協力の拡大を通じた中国国内の地域振興という二つの狙いがあることを示す。2.では、中国側の資料・データを主に用いながら、6地域・64カ国との経済関係を①貿易、②FDI、③経済・産業協力の三つに分け、それぞれの趨勢や進展状況を整理する。3.では、一帯一路の進展が中国と沿線諸国との経済関係に及ぼす影響について考察する。

1. 一帯一路で何をを目指すのか

(1) 一帯一路の全体像と二つの狙い

一帯一路は、中国を含むアジア、中東、欧州の65カ国をカバーし、人口で見ると世界の62.7%、GDP（米ドル換算）で同31.2%（いずれもIMFのデータベースの2015年）を占める巨大な経済圏構想である。習近平政権は経済圏作りを進めるため、域内にとどまらず、域外の企業や資金も引き込もうとしている。この壮大な取り組みを通じて、中国はどのような経済的な目的を実現したいと考えているのであろうか。第13次5カ年計画（2016～2020年）を用いて、習近平政権が進める一帯一路の全体像および二つの狙いを浮き彫りにしたい（注1）。

同計画のなかで、一帯一路は①対外経済関係の強化、②国内の地域振興、の二つの分野におけるけん引役と位置付けられた（図表1）。一帯一路を重要な国家戦略の一つと位置付けるとともに、対外経済

関係の進展と国内経済の持続的発展を連動させたい習近平政権の決意が読み取れる。そうした意向を最も端的に反映しているのが第51章である。そこでは、一帯一路の推進を通じた対外経済関係の強化について述べているが、新疆ウイグル自治区を一路（シルクロード経済ベルト）、福建省を一路（21世紀の海上シルクロード）の「核心区（中心エリア）」に設定し、その実現に取り組むことも明記した。

分野ごとにみると、対外経済関係の強化における主なポイントは、以下の3点である。

第1に、一帯一路域内における二国間・多国間の協力枠組みの拡充である。第13次5カ年計画ではインフラ整備や産業、貿易、観光、人的交流など、幅広い分野において、一帯一路沿線諸国との連携を強化する方針が示された。

第2に、複数の資金調達ルートの開設である。第13次5カ年計画では、AIIBやシルクロード基金など、複数の資金供給枠組みをあげるとともに、「重層的」という文言が何度も使われた。その背景には、膨大なインフラ需要がアジアや中東、欧州などにおいて見込まれる（世銀の試算では、2014～2020年の7年間に東アジア・太平洋および南アジア、欧州・中央アジア、中東・北アフリカで計6,360億ドル）一方、中国を除けば自国の貯蓄で十分賄い切れない深刻な資金不足が存在する（図表2）。中国は、単独の国や国際開発金融機関では不足をカバーできないと判断し、ケースに応じて枠組みを変えながら、インフラ資金のニーズを充たすべきだとの主張を第13次5カ年計画に盛り込んだと考えられる。

第3に、自由貿易圏（FTA）の構築である。多角的かつハイレベルなFTAネットワークの主要な構築対象として、一帯一路の沿線諸国が明記された。その最初に掲げられた点も考慮すれば、沿線諸国との間でのFTAの実現は、対外経済関係強化策としての一帯一路構想の主要目標と位置付けられる。

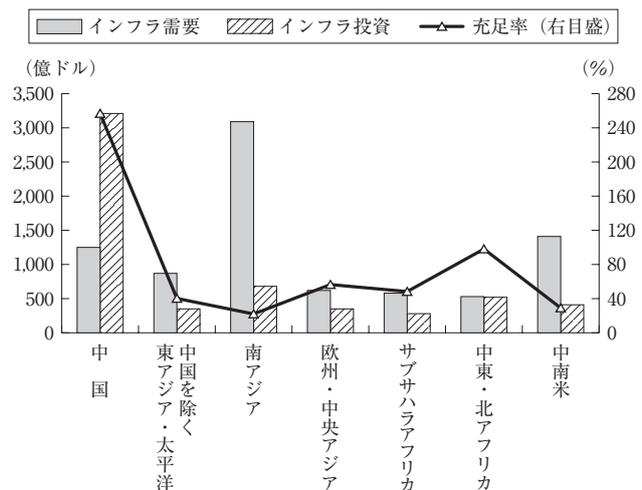
以上の三つのポイントにおいて、沿線諸国は一括りにされ、一部の国や地域を特別扱いした記述は見受けられない。ただし、第13次5カ年計画には、一帯一路域内に六

（図表1）第13次5カ年計画に盛り込まれた一帯一路

言及分野	主な言及内容
対外経済関係の強化	<ul style="list-style-type: none"> 一帯一路域内における二国間・多国間の協力枠組みの拡充（インフラ整備、産業協力など） 複数の資金調達ルートの開設および既存の国際機関との連携強化 一帯一路沿線国を含む、多角的かつハイレベルなFTAネットワークを徐々に構築
国内の地域振興	<ul style="list-style-type: none"> 一帯一路を京津冀（首都圏）、長江経済ベルトと並ぶ地域振興のけん引役と述べ、最上位の地域振興戦略と位置付け 新疆を一路（シルクロード経済ベルト）、福建を一路（21世紀の海上シルクロード）の中核エリアと位置付け、実現に向けて取り組む 一帯一路沿線諸国との窓口機能の強化を通じて、内陸部の経済発展を促進

（資料）中国政府「第13次5カ年計画」

（図表2）新興国・発展途上国でのインフラ需要および投資予測（2014～2020年）



（資料）経済産業省「通商白書2016年版」（原資料は、Fernanda Ruiz-Nuñez and Zichao Wei “Infrastructure Investment Demands in Emerging Markets and Developing Countries”）

（注1）2011年価格。

（注2）地理的区分は世界銀行の基準。

（注3）充足率は、期間中に見込まれるインフラ投資で需要をどの程度賄えるかを示したもの。

つの国際経済協力回廊を建設する方針も示されている（注2）。いずれの回廊にも、パキスタンやミャンマー、モンゴルなど、中国と国境を接する国が含まれていることから、沿線諸国のなかでもとりわけ周辺地域との経済連携の強化を重視していると判断できよう。

国内の地域振興では、一帯一路を首都圏や長江経済ベルトと並ぶ最上位の地域振興戦略と位置付け、これを主として内陸部の開発に用いる方針が示された。新疆ウイグル自治区が西（中央アジア）に開かれた窓口、チベット自治区が南アジアに向けた重要なルート、雲南省と広西チワン族自治区がASEAN向けの起点やセンターなど、一部の省（自治区や直轄市は省と同列なので、以下「省」で表記）には具体的な目標（役割）も設定された。前後の文脈および「一帯一路のビジョンとアクション」（2015年3月公表）から、主な狙いは、周辺諸国との間の交通インフラ、貿易、産業協力の拠点を築くことであるといえる（注3）。

これらを総合すると、一帯一路はASEANや中央アジアなど周辺諸国との連携強化に重点を置いた対外経済戦略であると同時に、内陸部重視の地域振興策ともいえよう。

(2) 産業協力やインフラ融資の推進

続いて、一帯一路構想の下で進められるさまざまな施策のうち、産業協力とAIIBによるインフラ関連融資の二つについて考察する。

産業協力に関して、中国政府は海外への産業移転促進方針を2015年5月に発表している（図表3、注4）。この方針は、一帯一路を有利に展開させることが目的であると明言するとともに、一帯一路の推進に沿って国際産業協力計画を策定すると述べている。一方、「アジアの周辺諸国やアフリカなど、条件に適した発展途上国」を国際産業協力の「短期的な主要ターゲット」にあげた。これらの条件と最も合致しているのは、中国の周辺にある国々である。政府は、周辺諸国を国内の過剰生産業種やインフラ関連企業にとって最も重要な進出先と位置付け、政策支援でそうした移転を加速させたいとの意図が読み取れる。

中国政府は各国との間で「国際産能合作」、すなわち中国からの移転を柱とする産業協力を働きかけている。22カ国と協力に関する覚書を署名するなど、一定の成果（2016年8月16日の国家発展改革委員会報道官の発言）が出はじめたなか、とりわけ産業協力の進展が著しい例にあげられるのがインドネシアとカザフスタンである。インドネシアとの間では、両政府が鉄道や高速道路などのインフラ整備、鉄鋼、非鉄金属、建材といった業種で協力を拡大していくことを確認している。カザフスタンとの間では、鉄鋼、非鉄金属、板ガラス、水力発電、石油精製など、33件、計236億ドルの産業協力を行うことが決

（図表3）中国政府の海外への産業移転促進方針

指摘項目	主な言及内容
目的	・経済成長における新しいけん引役の確保、産業構造の高度化や企業の競争力向上を図るため、海外との産業協力を推進 ・一帯一路などの重要戦略を有利に展開
重点業種	・鉄鋼、建材 ・鉄道(設計、施工、設備提供、維持運営) ・紡績、食品加工、家電 ・電力および資源開発
主要ターゲット国・地域	・短期的には、アジアの周辺諸国やアフリカなど、条件に適した発展途上国
政策支援	・財政・税制面からの支援拡充 ・政策融資や人民元建て債券の海外発行を含む資金調達手段の多様化推進 ・輸出保険の拡充による大型プラント輸出の推進
その他	・国家の総合的な経済計画や一帯一路の推進などを踏まえた国際産業協力計画の策定 ・海外との産業協力モデル拠点、さまざまな産業協力パークの建設を推進

（資料）中国政府「生産能力・設備製造分野での国際協力の推進に関する國務院の指導意見」

まったほか、産業協力を特化した基金の創設も検討されている（注5）。

一方で、中国国内の取り組みも始まっている。2015年7月の河北省を皮切りに、国家発展改革委員会は21の省と生産面での国際協力に関する連携枠組みの構築で合意した。国家発展改革委員会によると、合意文書には、中央からの政策支援の付与、各省の産業構造に合わせた協力の推進が盛り込まれている（注6）。

AIIBに関しては、2015年12月に設立協定が発効し、国際開発金融機関として始動した。2016年に入り、AIIBは具体的な融資案件を発表し、資金供給期待に応える実行段階へ移行した（図表4）。ここに示した九つの融資案件はいずれも、インフラそのものか、借入国の経済・社会発展に資するものである。バングラデシュとオマーンの案件を除き、アジア開発銀行や世界銀行との協調融資を選択したことは、ノウハウの蓄積を優先させた実務的な姿勢と評価できる。そして、南アジア3件、中央アジア1件、東南アジア2件、中東・北アフリカ2件、中東欧1件という配分については、AIIBが地理的バランスに十分配慮しながら案件を承認していることをうかがわせるものである。同時に、アジアの案件を先行させたことから、同銀行にとって最大の議決権保有国である中国の周辺重視の姿勢とも一致する。

（図表4）AIIBの融資案件

借入国	融資対象事業	AIIBの融資金額 (億ドル)	プロジェクト総額 (億ドル)	共同実施機関と 融資金額 (億ドル)	融資期間 (年)
第1回発表案件 (2016年6月24日)					
バングラデシュ	・配電網の拡張および地中化	1.65	2.6229	なし (単独融資)	25
インドネシア	・都市再開発	2.165	17.43	世界銀行 (2.165)	16.5
パキスタン	・高速道路建設 (64km)	1.0	2.73	アジア開発銀行 (1.0)	20
タジキスタン	・高速道路建設 (首都ドゥシャンベウ ズベキスタンとの国境間)	0.275	1.059	欧州復興開発銀行 (0.625)	15
第2回発表案件 (2016年9月29日)					
パキスタン	・水力発電所の拡張	3.0	8.235	世界銀行 (3.9)	20
ミャンマー	・発電所 (ガスタービンと蒸気タービンを を組み合わせた方式) 建設	0.2	3.04	国際金融公社 (0.75)、ア ジア開発銀行 (0.422)、商 業銀行	-
第3回発表案件 (2016年12月9日など、12月承認分)					
オマーン	・鉄道整備計画	0.36	0.6	なし (単独融資)	※
	・港湾整備事業	2.65	3.5333	なし (単独融資)	25
アゼルバイジャン	・天然ガスパイプライン	6.0	86.0	世界銀行 (8.0) など	30

（資料）AIIBのプレスリリースおよび承認案件関連ページ、各種報道

（注1）-は、未発表（プレスリリース等で言及なし）。

（注2）パキスタンの高速道路建設に対し、イギリスの国際開発省が3,400万ドルの無償援助を実施。

（注3）ミャンマーの発電所のプロジェクト総額は、国際金融公社による試算値。

（注4）オマーンの鉄道整備計画は、2023年6月15日に一括償還。

（注1）「中華人民共和国国民経済和社会発展第十三箇五年規劃綱要」（第13次5カ年計画、http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm）。

（注2）①中国—モンゴル—ロシア、②中国—中央アジア—西アジア、③中国—インドシナ半島、④新ユーラシアランドブリッジ、⑤中国—パキスタン、⑥バングラデシュ—インド—ミャンマー—中国を指す。

（注3）「推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景与行動」（「一帯一路のビジョンとアクション」、http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150330_669162.html）。

（注4）「國務院關於推進國際産能和裝備製造合作的指導意見」（国発〔2015〕30号、http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/16/content_9771.htm）。

（注5）中国人民銀行の主導で設立されたシルクロード基金とカザフスタン政府の投資促進部門が基金の主たる当事者となり、設立に向けた協議も続けられている模様である。

(注6) 国家発展改革委員会「国家発改委与河北省政府建立推進国際産能合作部省協同機制」(http://www.sdpc.gov.cn/xwzx/xwfb/201507/t20150708_736764.html)。

2. 沿線諸国との経済関係・協力の進展

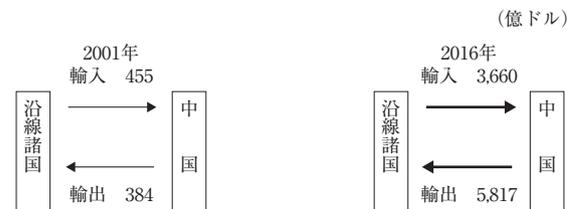
沿線諸国(6地域・64カ国)との経済関係を①貿易、②FDI、③経済・産業協力の三つに分け、それぞれの趨勢や進展状況について整理する(注7)。

(1) 貿易および直接投資からみた沿線諸国との経済関係

A. 拡大する貿易

中国と沿線諸国の貿易は、拡大基調で推移している。中国のWTO加盟が決まった2001年と2016年と比較すると、中国からの輸出は384億ドルから5,817億ドル、輸入は455億ドルから3,660億ドルに規模が拡大した(図表5)。輸出15.1倍、輸入8.0倍という拡大ペースは、同期間における中国全体の輸出入拡大ペースをいずれも上回っており(輸出7.9倍、輸入6.5倍)、中国と沿線諸国との貿易関係の緊密化を示すものといえる。

(図表5) 中国と沿線諸国との貿易規模の拡大



(資料) 国家統計局『中国統計年鑑』(各年版)

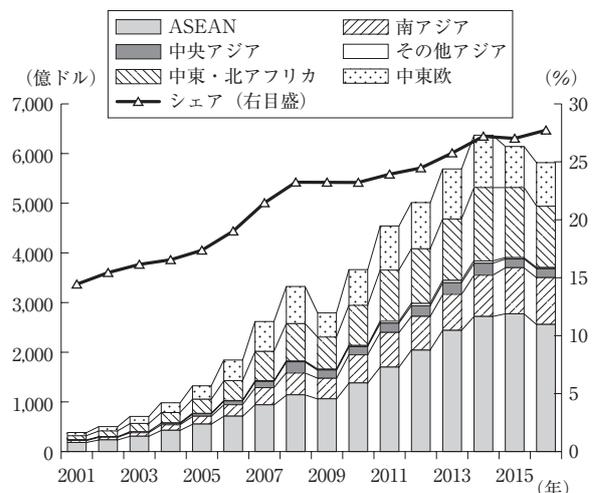
(注1) 矢印の太さは、規模のイメージ。

(注2) 沿線諸国は、ASEAN(インドネシアなど加盟10カ国)、南アジア4カ国(インド、パキスタン、バングラデシュ、スリランカ)、中央アジア5カ国(カザフスタン、ウズベキスタン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタン)、その他アジア(モンゴルなど5カ国)、中東・北アフリカ(サウジアラビアなど17カ国)、中東欧(ロシアやチェコなど23カ国)の6地域64カ国を指す。

国連の貿易統計(UN Comtrade)を用いて相手国側から対中貿易の推移をみても、その顕著な拡大を確認できる。同時に、沿線諸国の貿易パートナーとしての中国の地位が高まっている。例えば、カザフスタンにとって2番目に大きな貿易相手(2015年)は中国であり、2001年よりも順位を上げた。他の国でも総じて同様の傾向を指摘できる(注8)。

2001年以降の沿線諸国向け輸出では、リーマン・ショックの影響により輸出全体が落ち込んだ2009年と2015年、2016年を除けば、拡大の一途をたどっている(図表6)。2016年の沿線諸国向け輸出は、ASEANや中東・北アフリカなどで減少が続いたにもかかわらず、対前年比の減少率(▲5.3%)は全体(▲7.7%)より緩慢であった。南アジア、中央アジア、中東欧の3地域が増加に転じたためである。輸出総額に占める沿線諸国の割合は、ASEAN向けの趨勢的な拡大やパキスタン向けの拡大持続などにより、

(図表6) 中国の沿線諸国向け輸出



(資料) 国家統計局『中国統計年鑑』(各年版)、海関総署『海関統計』(2016年12月号)

(注) シェアは、中国の輸出総額に占める沿線諸国向けの割合。

2001年の14.4%から2016年には27.7%に上昇している。

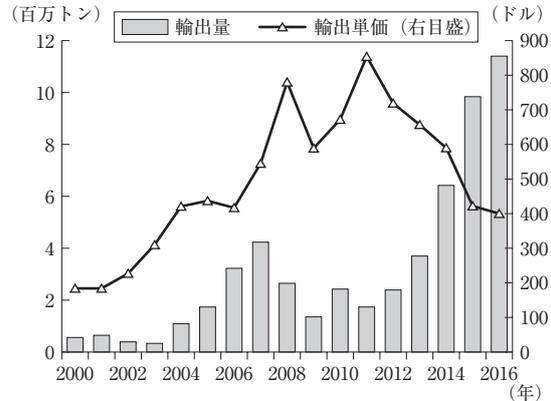
2014年半ば以降、中国は、単価を引き下げても過剰生産業種の製品輸出拡大を図るようになった。アジアへの鉄鋼輸出は、その典型例としてあげられる。中国にとって鉄鋼輸出第2位のベトナムを例にあげると、2015年の輸出量は前年比1.5倍の984万トンになる一方、輸出単価は590ドルから422ドルに低下した（図表7）。ベトナムほどではないにせよ、フィリピンやインド向けなどでも同様の動きがみられた。周辺諸国への輸出拡大が過剰生産された製品の「受け皿」の役割を果たしたといえよう。

沿線諸国からの輸入については、中国の輸入全体と同様に、拡大トレンドの下、2009年と2015年、2016年は前年割れした（図表8）。とりわけ、一次産品価格の下落と中国経済の成長減速に伴う需要の減退が重なり、2016年のインド、カザフスタン、サウジアラビアなどからの輸入は、全体よりも対前年比の減少率が大きかった。半面、ベトナムやバングラデシュからの輸入増が続いている。人件費等の上昇を背景に、中国に進出した外資企業の生産拠点の移転や中国企業による海外進出の動きが加速し、こうした国々から繊維製品や携帯電話の部品輸入が増えたためとみられる。

なお、ASEANを単一の経済主体とみなすと、中国にとってEU（28カ国）に次ぐ2番目の輸入相手となり、いまや日米韓を上回っていることには注意する必要がある。

貿易収支をみると、対ASEAN貿易における入超（中国側の赤字）幅の縮小と南アジアなどの貿易での出超（中国側の黒字）幅の拡大を背景に、2000年代後半以降中国側の黒字が続いている（図表9）。中東・北アフリカとの貿易はおおむね入超傾向を保っていたが、2015年は

（図表7）中国のベトナム向け鉄鋼輸出量の拡大

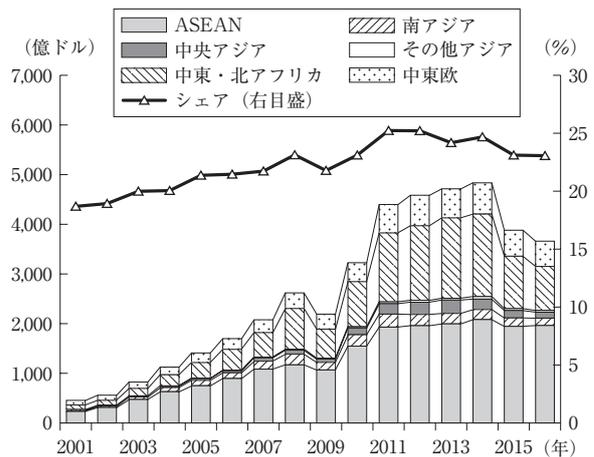


（資料）Global Trade Atlas（原資料は、中国の税関統計）

（注1）HSコード72。

（注2）輸出単価は1トン当たり。

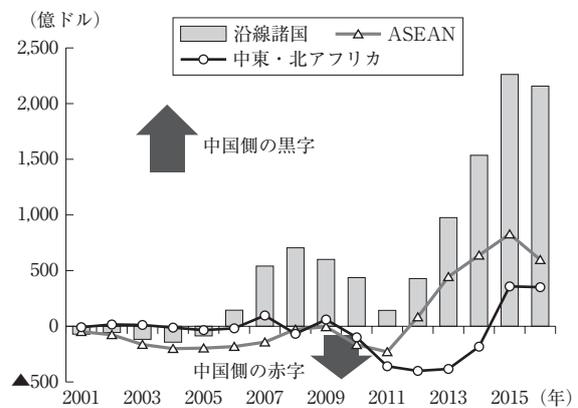
（図表8）中国の沿線諸国からの輸入



（資料）国家統計局『中国統計年鑑』（各年版）

（注）シェアは、中国の輸入総額に占める沿線諸国からの割合。

（図表9）中国—沿線諸国間の貿易収支



（資料）国家統計局『中国統計年鑑』（各年版）、海関総署『海関統計』（2016年12月号）

大幅な黒字を計上した（2016年は若干減少したものの黒字）。国別でもイランなど、主要産油国との貿易での黒字転換あるいは赤字幅の縮小が顕著であり、資源輸入の冷え込みが同地域との貿易における黒字転換につながったと考えられる。他地域の貿易を国別にみても、総じて黒字幅の拡大か、赤字幅の縮小傾向を示している。

B. 対外と対内で対照的な動きを示すFDI

中国の対外直接投資は量的拡大が続き、2015年には1,457億ドルと、日本を上回り、世界第2位の投資国となった（図表10）。こうしたトレンドに沿って、ASEAN向けはおおむね拡大基調で推移している。

とくに、シンガポール向けの直接投資は100億ドルを突破し、中国にとって同国は香港（年間対外直接投資総額の約50～60%）やタックスヘイブンに次ぐ主要な投資先となっている。

中国の統計では、クロスのデータが開示されず、沿線諸国にどのような業種で投資が行われたかは不明である。ただし、主要な投資先であるASEANに限れば、『対外直接投資統計公報』に業種別の概要が掲載されている（図表11）。それによると、リース・ビジネスサービスが最大で、製造業、卸売・小売と続く（注9）。製造業の占める割合が18.1%と、対外直接投資全般の割合（13.7%）より高いことは、ASEAN向け対外直接投資の特徴にあげられよう。なお、同公報によると、製造業投資は主として、インドネシア、タイ、シンガポール向けとなっている。

一方、中央アジア向けは、カザフスタンが25億ドルの大幅なマイナスを計上したことが響き、2015年はマイナスに転じた。ただし、統計上の定義や2015

年の中央アジア向け対外直接投資（グロス、金融向けを除く）が前年比48%増という『中国商務年鑑2016』の説明を勘案すると、マイナスが中国からの同地域への投資減や撤退増を示すとの判断は早計と思われる（注10）。南アジア向けは拡大基調で推移しているものの、2015年に限ればパキスタンへの投資が前年の反動もあって大幅に減少（前年比▲68.4%）したことが響き、地域全体でも前年比▲25.5%と落ち込んだ。その他アジアも、2012年以降のモンゴル向けの減少傾向を残りの国ではカバーできず、投資額は近年縮小している。

上記以外の一帯一路沿線地域に対する直近（2015年）の投資をみると、中東欧ではロシア向けの急増

（図表10）中国から沿線諸国への対外直接投資

（億ドル）

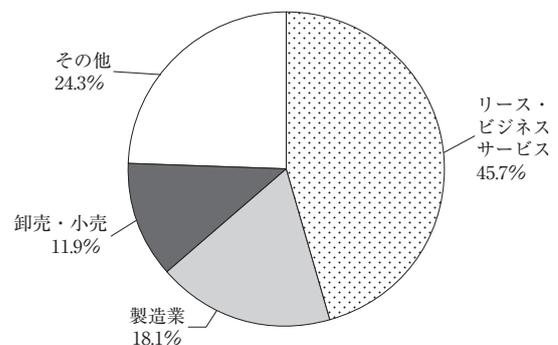
地域・国	2003年	2009年	2015年
ASEAN	1.19	26.98	146.04
うち、シンガポール	▲0.03	14.14	104.52
南アジア	0.11	0.61	10.75
中央アジア	0.06	3.45	▲23.26
その他アジア	0.04	2.78	0.90
中東・北アフリカ	0.23	7.47	22.64
中東欧	0.38	3.99	32.23
沿線諸国小計	2.02	45.28	189.29
対外直接投資総額	28.55	565.29	1,456.67

（資料）商務部等『中国対外直接投資統計公報』（各年版）

（注1）四捨五入の関係で6地域を足し合わせた額と沿線諸国小計が一致しない場合もある。

（注2）ネットのフローベース（マイナスは、当該年に投資先の国・地域で中国が出資した企業から親会社への逆向き投資がその国・地域への対外直接投資を上回る状態）、2003年は未発表の金融向けを含まず。

（図表11）中国からASEANへの業種別対外直接投資（2015年）



（資料）商務部等『2015年度中国対外直接投資統計公報』

（注）ネットのフローベース。

が拡大の主因となっている。中東・北アフリカは、同地域の大口投資先であるイラン向け投資が減少したものの、サウジアラビア、UAE、トルコ向けが大幅に拡大し、増勢を維持している。この2地域は、全体としては拡大傾向が続く一方、統計のとれる2003年以降極めて少額（ゼロ）の投資にとどまっている国も少なからず存在する二極化傾向がみられる。

対照的に、対中直接投資全体に占める沿線諸国の割合は5～7%台の範囲で横ばい、増加ペースもおおむね低調である（図表12）。ASEANは量的拡大が続いているものの、それは同地域最大の対中投資国であるシンガポールからの投資によるものであり、その他のASEAN各国の投資は緩慢なペースにとどまっている。しかも、2015年のミャンマー、ラオス、ベトナムからの対中直接投資はゼロ（1万ドル未満）であった。同年の他地域をみると、南アジアでは、インドの対中直接投資が1億ドル未満、他の3カ国は100万ドルにも届かなかった。中央アジアもカザフスタン（953万ドル）以外からの対中直接投資は皆無であった。中東・北アフリカ、中東欧、その他アジアの場合、投資が計上されない国がいくつかあるうえ、地域最大の国でさえ、年間1億ドルを上回ることはまれである。

中国は近年、対外直接投資が急増し、対内直接投資を上回るようになった。ASEANを除く沿線諸国は全体よりもそうした傾向が早く表れただけでなく、年々顕著になっている地域ともいえる。

(2) 経済・産業協力での進展

経済・産業協力面では、①産業協力パーク、②対外建設請負の二つに関して、現状を整理する。

本稿で考察する産業協力パーク（経済貿易協力区などの総称）とは、中国が海外との産業協力を深めるための手段の一つである。第13次5カ年計画や前述した海外への産業移転促進方針においても、産業協力パークの開設が推奨されている。商務部によると、2016年末時点で36カ国77カ所（建設中のものも含む）に1,522社が入居し、総生産額702.8億ドル、ホスト国への納税額は26.7億ドルと、一定の成果が出ている（注11）。これまで断片的に出てきた情報とつなぎ合わせると、設置数などの増加傾向を指摘できる。一方、経済・産業振興の観点から、海外との産業協力パークは中国国内にも設置されている。

沿線諸国では、20カ国56カ所で開設されており、約7割が一帯一路域内に集中している。数だけでなく、これまでに進展のあった代表的な事例としてASEANをはじめ、沿線諸国の産業パークが紹介されることも多い（『中国産業移転年度報告（2015-2016）』、図表13）。また、マレーシアやカザフスタンとの間では中国国内に産業協力パークが設置され、他の沿線諸国よりも連携強化が進んでいると評価できる（注12）。

（図表12）沿線諸国の対中直接投資

（億ドル）

地域・国	2000年	2005年	2010年	2015年
ASEAN	28.45	31.05	63.24	76.58
うち、シンガポール	21.72	22.04	54.28	69.04
南アジア	0.12	0.39	0.57	0.82
中央アジア	0.01	0.03	0.02	0.10
その他アジア	0.05	0.01	0.04	0.00
中東・北アフリカ	0.58	1.71	7.10	3.71
中東欧	0.55	2.03	1.11	1.27
沿線諸国小計	29.76	35.22	72.07	82.47
対中直接投資総額	407.15	603.25	1,057.32	1,262.66

（資料）国家統計局『中国統計年鑑』（各年版）

（注1）四捨五入の関係で6地域を足し合わせた額と沿線諸国小計が一致しない場合もある。

（注2）銀行・証券・保険向けの投資は含まれない。

(図表13) 中国と一帯一路沿線諸国との産業協力パーク

パートナー国	名称	分野
マレーシア	・中国—マレーシア欽州産業園区	貿易物流、輸出入品加工製造
	・マレーシア—中国クアンタン産業園区	貿易物流、輸出入品加工製造
インドネシア	・中国—インドネシアマルクニッケル工業園	鉱物資源
	・中国—インドネシア経済貿易合作区（ジャカルタ郊外）	工業生産、商業貿易、倉庫などを一体的に集約
タイ	・タイ—中国ラヨン工業園	自動車部品、機械、建材、家電・電子
ベトナム	・ベトナムロンジャン工業園区	紡績、機械電子、建材
カンボジア	・カンボジアシアヌークビル経済特別区	労働集約型のアパレル、金属機械、家電
カザフスタン	・中国—カザフスタンホルゴス（新疆ウイグル自治区）協力センター	国境貿易
ハンガリー	・中国—ハンガリーボルショド経済貿易合作区	化学、バイオケミカル

(資料) 工業・情報化部産業政策司等『中国産業転移年度報告（2015-2016）』P.202-203、各パークHP
 (注) ホルゴス協力センターの一部は、カザフスタン領。

一連の動きから、一帯一路の進展に伴い、沿線諸国でパーク設立の動きが今後も相次ぐ可能性は高い。とりわけ、周辺諸国での積極的な展開が見込まれる。中国国内においても、国境に位置する省と周辺諸国との間を中心に、産業協力パークを建設する動きが活発化するであろう。

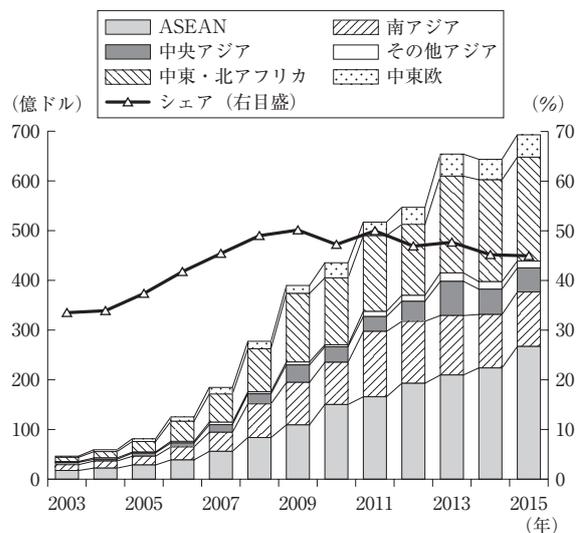
なお、中国—インドネシア経済貿易合作区の管理会社は地方政府系の国有企業とインドネシアの個人の出資、タイ—中国ラヨン工業園は両国の民間企業による開発など、一部のパークは中央政府の管轄下にある大手国有企業以外の経済主体が中心的な役割を担っている（伊藤 [2014] および [2015]）。中国の対外投資といえば、大手国有企業（いわゆる中央企業）がけん引役を果たしてきたが、2014年以降は地方の合計額がそれを上回るようになった。

これらを総合すると、地方政府系および民間企業による産業協力パークの建設・運営は、今後の動向が注目される新しい流れと評価できる。

一方、対外建設請負は、経済協力（経済合作）の一形態と位置付けられ、かつては輸出と同等以上の重要な外貨獲得手段でもあった。請負額（工事完了ベース）自体は緩やかな増加をたどってきたが、沿線諸国向けに限定しても、同様の拡大傾向を指摘できる（図表14）。請負全体に占める割合は2009年（50.1%）以降頭打ちとなっているものの、40%台後半の水準（2015年は45.0%）を保っている。

2015年の上位国をみると、第2位にサウジアラビア、第4位にパキスタン、第6位にインド

(図表14) 中国の沿線諸国での建設請負



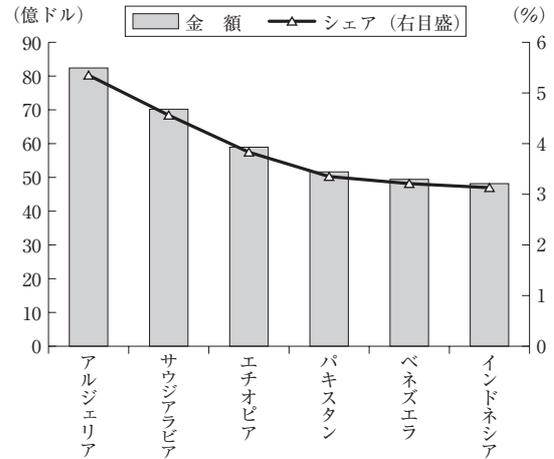
(資料) 国家統計局『中国統計年鑑』（各年版）
 (注) シェアは、中国の対外建設請負総額（工事完了ベース）に占める沿線諸国の割合。

ネシアが入った（図表15）。パキスタンとインドネシアは、上位国の常連である。これらの点から、中東・北アフリカやASEANをはじめとする一帯一路の沿線諸国は、中国の対外建設請負にとって主要な市場といえる。

また、一部の沿線諸国において2015年の請負契約額あるいは件数が前年比プラスとなった。いまのところ先行きへの期待にとどまっているものの、一帯一路構想の下で経済連携が深化すれば、対外建設請負の件数および金額の持続的拡大を見込めるようになろう。2016年後半に入り、AIIBで承認されたパキスタンの高速道路工事を湖北省にある中国企業（葛洲壩集団公司）が受注したと報じ

られた（注13）。この事例は、一帯一路が沿線諸国における中国企業の請負工事を増やすとともに、そうした趨勢が長期的に続いていくか否かの試金石として、今後の展開に注意を払う必要がある。

（図表15）中国の対外建設請負上位国（2015年）



（資料）国家统计局『中国統計年鑑2016』
（注）金額は工事完了ベース、シェアは総額に占める割合。

（注7）本稿における沿線諸国とは、①ASEAN（加盟10カ国）、②南インド（インド、パキスタン、バングラデシュ、スリランカの4カ国）、③中央アジア（カザフスタン、キルギス、トルクメニスタン、ウズベキスタン、タジキスタンの5カ国）④その他アジア（モンゴルなど5カ国）、⑤中東・北アフリカ（サウジアラビアやエジプトなど17カ国）、⑥中東欧（ロシアやチェコなど23カ国）の6地域64カ国を指す。

（注8）『中国商務年鑑2016』には、「海外の統計による」と、中国がトルクメニスタンにとって最大、タジキスタン、ウズベキスタン、キルギスでも2番目に大きな貿易パートナーと指摘している。

（注9）最新版の公報では説明されていないが、リース・ビジネスサービスは「主として、株式購入」が目的と書かれており、その傾向は変わっていないと推測される。

（注10）ネットのフローベース＝当該国・地域への対外直接投資総額－中国が投資した企業から親会社への逆向き投資（出資比率10%未満）額と定義され、マイナスは、逆向き投資が直接投資を上回る状態を指す。

（注11）商務部「推進境外経貿合作区建設 実現互利共赢」（<http://www.mofcom.gov.cn/article/ae/ai/201702/20170202509650.shtml>）。

（注12）江蘇省連雲港市にカザフスタンとの共同物流ターミナルが作られ、2015年から運用を開始している。同年2月には、同ターミナル－アルマトイ（カザフスタン）間の初めての鉄道貨物輸送が行われた。

（注13）『フジサンケイビジネスアイ』2016年12月26日付、古谷寿之「一帯一路のゲートウェイへと変貌する中国内陸部」（ジェトロ『中国経済』2017年1月号）。

3. 一帯一路は双方の経済にプラスとなるのか

(1) 一帯一路のもたらすメリット

これまで、一帯一路の主要施策がどの程度実現されたのか、同構想で重視されている沿線諸国との間の経済関係はどのように推移しているのか、といった点を検討した

これに基づいて、一帯一路の現状を評価するとともに、今後について考察すると、国際開発金融機関であるAIIBが中国主導で始動したことは、具体的な進展例としてあげられる。かつては、新しい国際経済秩序の構築を呼びかけることはあっても、経済力を伴わずそれ以上の進展はみられなかった。そうした経緯を考えれば大きな進展といえる。沿線諸国との貿易や対外直接投資の拡大トレンドは総じて肯

定的に評価できると同時に、今後もそうした流れを維持できた場合、一帯一路は中国および沿線諸国双方に経済的メリットをもたらしたとの最終評価を下せるであろう。

今後、中国による沿線諸国のインフラ整備が本格化し、当該国のインフラが改善され、海外の企業にとって魅力的なビジネス環境を構築できるか否かが最大のカギとなる。一帯一路にはさまざまな要素が盛り込まれているが、当面の重点が経済・産業基盤の整備であることは、第13次5カ年計画等から容易に推察できるからである。

その際、客観的な判断資料となるのが世界銀行のビジネス環境ランキング（Doing Business）の電力事情、そして同じく世銀の物流パフォーマンス指標（Logistics Performance Index）におけるインフラの質であろう。最新の結果と前回のを比較すると、沿線諸国では順位の上昇した国が少なくなかったなか、パキスタンはビジネスに関する改革が進んだ上位10カ国の一つと世界銀行から評価されたにもかかわらず、電力事情に限れば順位を下げた。一方、一帯一路構想の下、中国はシルクロード基金からパキスタンの発電所建設への投資を先行実施している。このプロジェクトが完了すれば、同国の電力事情に関する指標は改善（順位上昇）し、ビジネス環境の改善にも寄与したと評価される可能性は高い。

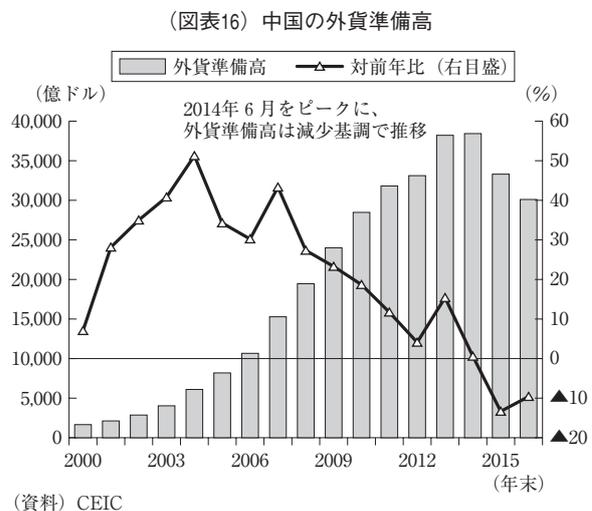
また、物流パフォーマンス指標における沿線諸国の順位は、総じて低い。中国がこうした国々の交通網整備に関与することは、そうした国々のインフラの質の改善につながると期待される。それは、協力した相手側だけでなく、海外との物流網（中国向けを含む）の拡充、貿易量の増加、進出した中国企業のビジネス環境の改善といったかたちで中国にもメリットがもたらされよう。ちなみに、2013年以降、欧州向け国際貨物鉄道輸送の便数の増加やルートの新設が相次ぎ、沿海部の港から遠いという中国内陸部のボトルネックは解消されつつある。むしろ、鉄道輸送の場合、内陸部の方が沿海部よりもアクセスが良くなる国や地域が多い。こうした状況も勘案し、一帯一路による交通インフラ整備は沿線諸国、中国の双方にプラスとなる可能性が高いと判断できる。

これらの指標の変化に注意を払うことは、アジア経済の新しい潮流を把握するとともに、ビジネスチャンスを的確につかむ観点からも不可欠と思われる。

(2) 一帯一路が抱える三つの課題

こうした成果やメリットが見込まれる一方、一帯一路は多くの課題を抱えており、先行きを楽観できない。先行きに大きな影響を及ぼすと思われるのは次の三つである。

第1に、中国が一帯一路関連の政策を継続していけるのかに関連するものである。持続可能性という観点から展望すれば、外貨準備高の減少傾向は重大な懸念事項としてあげられる（図表16）。シルクロード基金設立の際、外貨準備が拠出された経緯等もあり、外貨準備の減少は一帯一路関連の支出余地が狭まっていることを



示すものと判断される。こうした状況は構想当初よりも悪化したとの見方さえ可能である。政府債務残高の対GDP比での上昇傾向についても、過度に悲観視する必要はないものの、一帯一路関連の政策を長期に続ける際の制約要因として指摘される。

また、地方政府による過度な中央依存が一帯一路関連の施策の持続可能性を低下させかねない。生産面の国際協力で言及したように、中央政府の支援は、一帯一路の円滑な進展には不可欠な半面、地方の取り組み意欲を損ねるリスクも内在している。地方政府が採算性の低いプロジェクトを実施する誘因ともなりやすい。

産業協力パークの持続可能性についても、改善が必要と考えられる。工業・情報化部産業政策司は、産業協力パーク（中国国内のものも含む）の多くが順風満帆ではないことを率直に認めたとうえで、政策支援や企業体力の不足、さらには準備不足やパークの乱立が直面する問題と指摘した（図表17）。

中国国内外の産業協力パークの建設めぐり、地方の政府や企業が競争すること自体は望ましい。企業にとってより魅力的な生産・物流拠点が構築されるとともに、進出先および中国の経済に対する押し上げ効果も高まるからである。しかしながら、拙速な取り組みは、共倒れのリスクを増大させ、企業、政府、すべての当事者に損失をもたらすことになる。入念な事前調査、複数の地方政府や企業による産業協力パークの共同開発・運営などの対策を講じ、乱立回避に取り組むことが最終的にはプラスとなる。

（図表17）産業協力パークが直面する課題

問題点	指摘事項
準備不足	・産業協力パークの建設に際し、プロジェクトの成否見込みなど、事前の調査検討が不足しているケースが多い
パークの乱立	・海外との産業協力パークが省内に乱立したこともあって、入居企業が多数集まり、スケールメリットを發揮するまでに至ったところはわずか
海外独自のリスク	・相手国側のインフラ整備が遅れ、海外の産業協力パークに進出しても撤退を余儀なくされるケースが少なくない
政府の支援措置	・資金援助の認定水準が厳しすぎて、大半の海外産業協力パークは援助を受けられない ・海外特有のリスクに直面する企業に対する政策支援が全般的に不足

（資料）工業・情報化部産業政策司等『中国産業転移年度報告（2015-2016）』p.224、228など

（注）中国国内に建設された海外との産業協力パークも含む。

第2に、AIIBが国際的な格付会社・機関から信用格付をいまだに付与されず、同行に対する期待に応えられないのではないかという懸念である。業務開始から1年経っても格付に基づく債券を発行できないため、国際金融市場からの資金調達が困難な状況は解消されていない。確かに、現時点でAIIBが承認した融資額は小さく、拠出済の資本金で賄うことができる範囲内であり、過度な悲観は不要であろう。大半の承認案件は、世界銀行やADBなどとの協調融資であり、いずれの融資規模も共同実施機関と同等か下回っている。借入国の政府保証も勘案すれば、貸し倒れになるリスクは小さいと判断される。半面、このままの状態が続けば、拠出された資本金を大きく上回る資金を沿線諸国のインフラ整備向けに融資することは到底期待できそうになく、国際開発金融機関としてのAIIBは設立当初の期待に十分応えきれない可能性がある。業務拡大の観点からも、国際的な格付会社・機関から適切な格付を得ることが喫緊の課題である。

第3に、一帯一路が沿線諸国の経済・産業発展を阻害する可能性を内包していることである。前述した生産過剰製品の受け皿としての輸出拡大は、国内での鉄鋼産業の振興を目指すベトナムにとっては望ましいことではない。沿線諸国との貿易黒字の急拡大が続けば、対中連携強化への期待は失望に転化し、

保護主義的な対応や貿易摩擦を惹起しかねない。加えて、相手側の経済発展と中国の経済的な利益拡大の両立、地政学的な要素も考慮した場合、中央アジアに対しては東西方向、ASEANに対しては南北方向の鉄道や道路建設を優先させがちである（注14）。ただし、中央アジアやASEANからすれば、中国が優先させたい方向と少なくとも同程度に、別方向の整備も進めることが自国の総合的な経済発展や社会の安定にはプラスとなる。こうした同床異夢を解消できなければ、一帯一路の下でのインフラ整備が実施段階で足踏み状態に陥ることは避けられそうにない。

（注14）2016年10月20日のジェトロ・アジア経済研究所主催のシンポジウムにおいて、中国とキルギスの間の鉄道建設がキルギスの南北分断につながりかねないとの指摘（中央アジアが直面する問題点をまとめたアメリカ国務省レポートの一部）が紹介された。

おわりに

本稿は、保護主義を掲げるトランプ氏の大統領就任でアメリカ主導によるTPPの発効が遠のくとともに、アジアにおけるアメリカのプレゼンス低下は避けられないのではないかとの問題意識が出発点となっている。一方で、中国提唱の経済連携への関心や期待がアジアで高まっている状況にもかかわらず、現状に対する客観的な分析および評価に関する作業は、なお不十分ではないかとの疑問も執筆の動機となった。

そして、一帯一路の全体像や主要方針の進捗状況、習近平政権が一帯一路構想のなかでもとりわけ重視している沿線諸国との経済関係の現状、一帯一路が沿線諸国の経済発展に寄与し、中国にもメリットがあるといった成果をあげたかどうかを客観的に評価するための基準や課題などについて考察した。

結果として、ばらつきはあるものの、中国と沿線諸国との貿易関係の拡大傾向は、データで確認できた。沿線諸国による対中直接投資はおおむね低調だった一方、中国から沿線諸国への対外直接投資は総じて拡大基調であることも明らかとなった。さらに、近隣を中心に、沿線諸国との経済・産業協力が徐々に進んでおり、一帯一路の推進によって協力関係の進展を見込めるようになると指摘した。

こうした経済関係の拡大やAIIBの発足という成果が現時点でみられる半面、財源不足をはじめとした一帯一路の持続可能性に関する懸念、一帯一路構想が沿線諸国の経済・産業発展を阻害する可能性についても言及した。

また、世界銀行のインフレ関連指標ランキングの時系列比較を行うとともに、これらの指標の順位が上昇すれば、一帯一路が沿線諸国の経済発展に貢献したと評価できるのではとの見方を示した。客観性のある複数の評価基準に基づきながら、一帯一路の進展状況を分析することは、日本を含むアジア経済の将来展望やビジネスチャンスを検討していくうえでは不可欠の対応であり、その重要性はむしろ増している。

アメリカのトランプ新政権がTPPからの離脱に関する大統領令の署名など、保護主義的な通商政策を実行しているのとは対照的に、習近平政権は2016年末以降、自由貿易やクロスボーダーの直接投資の拡大を積極的に呼びかけるようになった。それは、政治的な意図よりも、主として経済的な目的に基づくものである。中国内陸部の持続的な経済発展や産業高度化などの目的を果たすため、沿線諸国との経

済・産業協力の拡大を通じて国内の経済課題（内陸部の振興など）を解決するという一帯一路構想を加速させる可能性は高まっている。そうした意味で、本年5月に予定される一帯一路サミットで、習近平政権が何を提唱するのか、どのような合意事項が示されるのか注目したい。

(2017. 2. 20)

参考文献

(日本語)

- ・伊藤亜聖 [2014]. 「中国ASEAN経済関係の諸相：南進しているのは誰か？」 東京大学社会科学研究所 末廣昭・伊藤亜聖・大泉啓一郎・助川成也・宮島良明・森田英嗣 『南進する中国と東南アジア：地域の「中国化」』 現代中国研究拠点 研究シリーズNo.13
- ・伊藤亜聖 [2015]. 「中国「一帯一路」の構想と実態—グランドデザインか寄せ集めか？」 霞山会『東亜』 No.579、2015年9月号
- ・王植一、小宮昇平 [2016]. 「中国西南地域（成都市・重慶市）からみる「一帯一路」」 ジェトロ『中国経済』 2016年8月号
- ・大橋英夫 [2016]. 「中国の改革開放からみた自由貿易試験区」 ジェトロ・アジア経済研究所『アジア研ワールド・トレンド』 No.249 2016年7月号
- ・古谷寿之 [2017]. 「一帯一路のゲートウェイへと変貌する中国内陸部」 ジェトロ『中国経済』 2017年1月号
- ・佐野淳也 [2016]. 「新常态下で積極化する中国の対外経済戦略—一帯一路を中心に」 日本総合研究所『JRIレビュー』 Vol.3 No.33
- ・関根栄一 [2016]. 「運営段階に入ったアジアインフラ投資銀行（AIIB）の現状と課題」 野村資本市場研究所『野村資本市場クォーターリー』 2016 Autumn

(中国語)

- ・工業和信息化部産業政策司、工業和信息化部電子科学技術情報研究所 [2016]. 『中国産業転移年度報告（2015-2016）』 電子工業出版社、北京

(英語)

- ・Fernanda Ruiz-Nuñez and Zichao Wei [2015]. “*Infrastructure Investment Demands in Emerging Markets and Developing Countries*” (Policy Research Working Paper WPS 7414) The World Bank Washington DC.