

中国「一帯一路」構想 および交通インフラ計画について

第 I 部 中国「一带一路」構想 1

序章 中国の「一带一路」構想とは何か 1

河合正弘

東京大学公共政策大学院特任教授/環日本海経済研究所代表理事・所長

I-1. 中国の「一带一路」構想:戦略目標と評価について 12

黄益平

北京大学国家発展研究院副院長・教授

1. はじめに 12
2. 中国の経済成長の持続 13
3. 国際経済への影響力の大きさに注目する 16
4. 「一带一路」の枠組み 17
5. 新構想の事前評価 19

I-2. 「一带一路」と中国の発展戦略 23

張可雲

中国人民大学区域・城市経済研究所 教授

一带一路経済研究院 研究員

1. はじめに 23
2. 「一带一路」の本質と基本的背景 24
3. 「一带一路」と中国のその他の主要戦略との関係 32
4. 「一带一路」建設の SWOT 分析 36
5. 「一带一路」建設の実施の重点と未来の政策 40
6. まとめ 43

I-3. 「一带一路」構想と資金調達 45

周強武

財政部アジア太平洋財政金融と発展センター副センター長

1. シルクロード基金と「一带一路」 45
2. アジアインフラ投資銀行と「一带一路」 46
3. 中日経済協力 47

I-4. 「一带一路」構想と人民元の国際化 50

張礼卿

中国中央財經大学金融学院教授

楊曉竜

中国工商銀行城市（都市）金融研究所研究員

1. はじめに 50
2. 「一带一路」構想提出とその積極的意義 50
3. 「一带一路」構想下で人民元国際化が迎える新たなチャンス 52
4. 「一带一路」構想の実施過程におけるリスクと人民元国際化の対応策 57

I-5. 「一帯一路」構想の地政学、エネルギー安全保障、世界経済の3つの視点から・・・ 60

查道炯
北京大学国際関係学院
国際政治経済学教授

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 60
2. 地政学・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 60
3. エネルギー安全保障・・・・・・・・・・・・・・・・ 62
4. リスク管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 65

I-6. 「一帯一路」構想：地政学・地経学的背景と方向・・・・・・・・ 68

李曉
吉林大学経済学院教授
李俊久
吉林大学経済学院教授

1. 「一帯一路」の提唱と主な内容・・・・・・・・ 68
2. 「一帯一路」提唱の現実的背景・・・・・・・・ 70
3. 「一帯一路」建設の発展方向・・・・・・・・ 77

第II部 「一帯一路」構想における交通インフラ計画・・・・・・・・ 82

II-1. 現代版シルクロード「一帯一路」構想とその展望・・・・・・・・ 82

渡辺 紫乃
上智大学総合グローバル学部准教授

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 82
2. 時代背景と習近平政権の外交戦略・・・・・・ 82
3. 「一帯一路」構想の実態・・・・・・・・・・・・ 86
4. 「一帯一路」構想の意味・・・・・・・・・・・・ 89
5. おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 91

II-2. 「一帯一路」が変えるユーラシアの物流・・・・・・・・ 94

邬 跃
北京物資学院・現代物流産業研究院長

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 94
2. 「一帯一路」の提起・・・・・・・・・・・・・・ 94
3. 「一帯一路」のインフラ建設方針・・・・・・ 95
4. 「一帯一路」の実施体制と資金調達・・・・・・ 99
5. 「一帯一路」の経済効果の分析・・・・・・・・ 105
6. 今後の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 109

II-3. 鉄道貨物がつなぐ現代のシルクロード：「中欧班列」の実態と可能性・・・・ 114

李 瑞雪
法政大学経営学部教授

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 114
2. 中国国内における鉄道貨物関連のインフラ整備とサービス改善・・・・・・ 114
3. ロシア、モンゴル、中央アジアとの国際鉄道輸送の歴史・・・・・・・・ 120
4. 開通している主な「中欧班列」・・・・・・・・ 122
5. 「中欧班列」は新しい国際物流ルートに成長できるか・・・・・・・・ 128
6. おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 131

II-4. 中国高速鉄道の技術と発展 133

楊中平
北京交通大学教授
黄先进
北京交通大学

1. はじめに 133
2. 高速鉄道建設計画の現在 133
3. 発展の進捗 135
4. 資金メカニズムと執行状況 142
5. 地方政府の役割 145
6. 高速列車の技術 147
7. 海外展開の実績と発展戦略 152
8. 直面する挑戦 155

II-5. 「海のシルクロード」と港湾・空港インフラ 158

大西 康雄
日本貿易振興機構・アジア経済研究所

1. はじめに 158
2. 港湾整備長期計画の現状 158
3. 「海のシルクロード」構想関連の港湾と地方政府の構想 162
4. 中国の海運状況 165
5. 海外における港湾等整備の状況 168
6. 関連する国内空港整備計画の現況 171
7. おわりに 175

II-6. 「一帯一路」における低炭素化に向けたエネルギー相互協力 177

李志東
長岡技術科学大学大学院教授

1. はじめに 177
2. 低炭素社会に向けた中国の基本戦略 177
3. 「一帯一路」における低炭素・エネルギー相互協力の狙いと研究課題 187

巻末データ 194

「一帯一路」構想関連のビジュアルデータ集

倉澤治雄 金振 中島幸
国立研究開発法人科学技術振興機構 中国総合研究交流センター

第I部

中国「一帯一路」構想



序章 中国の「一帯一路」構想とは何か

河合正弘

 東京大学公共政策大学院特任教授
 環日本海経済研究所代表理事・所長

1. はじめに

中国は2013年以来「一帯一路」構想を示し、その実現に乗り出しつつある。「一帯一路」構想とは、「シルクロード経済帯」(中国語で**絲綢之路**経済帯)と「21世紀海上シルクロード」(同21世紀海上**絲綢之路**)を合わせて、中国と中央アジア、南アジア、西アジア、東南アジア、中東、欧州とを陸路と海路でつなげて一大経済圏を構築しようとする壮大な構想である。

習近平国家主席は2013年9月にカザフスタンを訪問した際に「シルクロード経済帯」構想を、同10月にインドネシアを訪問した際に「21世紀海上シルクロード」構想を、それぞれ打ち出した。2013年11月には、中国共産党第18期3中全会で「シルクロード経済帯と海上シルクロード建設を推進する」ことが提起された。そして2015年3月には、国務院の委託により、国家発展改革委員会・外交部・商務部が共同で「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」(以下、「**ビジョンと行動**」)を公表した。これにより、「一帯一路」構想は中央政府主導の構想であることが明確になった。

「一帯一路」構想がカバーする沿線国は64か国に上ると言われ、中国と合わせた計65か国で人口が45億人(世界の63%)、GDPが23兆米ドル(世界の31%)と広大な経済圏が生まれる可能性がある。

「一帯一路」構想の潜在的な意義としては、中国が主導してアジア諸国をインフラや貿易・投資でつなげて各国の経済発展を促そうとするものであり、それ自体は国際社会として歓迎すべきものである。中国がその拡大する経済力、金融力をアジアのインフラ構築、連結性強化、経済発展という国際公共財の提供のために用いるとすれば、それは望ましいからだ。その一方で、中国はアジアにおける経済的・政治的・地政学的な影響力を拡大させるための外交上の道具の一つとして「一帯一路」構想を掲げているのではないか、中国中心の経済圏づくりを通じてTPPなど米国中心の国際経済秩序に挑戦しようとしているのではないか、といった懸念が持たれている。

本稿では、「一帯一路」構想とは何かを「ビジョンと行動」に基づいて示したあと、その構想が出てきた背景とその対外的・国内的な側面を説明し、その潜在的な意義と課題についてまとめた。

2. 「一帯一路」構想の概要:「ビジョンと行動」

「ビジョンと行動」は、「一帯一路」建設の原則、枠組み、協力の重点分野、協力のメカニズムと進め方、中国の各地域の協力態勢などを示しており、中国当局の観点から見た「一帯一路」構想の性格を理解する上で極めて重要な文書である。

まず、はじめに、「一帯一路」構想の理念として、「平和協力、開放と包容、相互学習、相互利益とウィンウィン」という4つを掲げ、実務的な協力を全方向的に推進し、「政治の相互信頼、経済の融合、文化の包摂」を実現する利益共同体・運命共同体・責任共同体の構築を呼びかけている。

次いで、共同原則として、国連憲章の原則に基づくこと、市場ルール・国際通商ルールに従うこと、市場が資源配分において決定的作用を及ぼすこと、しかし同時に政府の役割も発揮させること、共同利益とウィンウィンの追及を確認している。

構想の枠組みとして、「一帯一路」構想は、アジア、中東、欧州に跨る経済圏の構築を目指すものとされる。そのうち「シルクロード経済帯」は、①中国から中央アジア、ロシアを経て、欧州（バルト海）まで、②中国から中央アジア、西アジアを経てペルシア湾、地中海まで、③中国から東南アジア、南アジア、インド洋まで、という三つのルートからなる。また、「21世紀海上シルクロード」は、①中国沿岸部の港から南シナ海を経てインド洋、欧州まで、②中国沿岸部の港から南シナ海を経て南太平洋まで、という二つのルートから構成される。

協力の重点項目としては、政策面での意思疎通、インフラの連結性、貿易の振興、資金融通、民間交流の5つの分野が挙げられている。政策面での意思疎通では、マクロ経済対話や域内協力のための対話が含まれる。インフラの連結性は特に重要な分野であり、各国・地域を繋ぐための交通インフラ、エネルギーインフラ（石油・天然ガスのパイプラインなど）、情報通信インフラなどが挙げられ、規格の標準化などがめざされている。貿易の振興では、貿易・投資の自由化、貿易・投資の円滑化、新興産業協力、産業の分業配置の改善などが挙げられている。各種の金融協力の推進をめざす資金融通では、AIIB、BRICS新開発銀行、SCO開発銀行、シルクロード基金など資金協力の多様化、人民元債の発行拡大、金融監督の協力拡大などが指摘されている。民間交流では、留学生の拡大、観光業の強化・協力、伝染病などの情報共有、科学協力、政党や議会の交流、民間組織の交流協力の強化などが挙げられている。

協力のメカニズムでは、二国間協力、既存の多国間協力メカニズム（上海協力機構[SCO]、中国-ASEAN、アジア太平洋経済協力[APEC]、アジア・欧州会議[ASEM]、中央アジア地域経済協力[CAREC]など）、沿線各国の地域・サブ地域国際フォーラムの活用が挙げられ、「一帯一路」国際サミットフォーラムの設立も提唱されている。

中国の各地域の開放態勢では、西北、東北、西南、沿海、内陸の各地域がそれぞれの比較優位を発揮させて「一帯一路」構想に直接関与することが奨励されている。そのうち、西北地域の新疆自治区は中央アジアにつながる「シルクロード経済帯」の中心地となり、南西地域の雲南省と広西チワン族自治区は東南アジアにつながる「シルクロード経済帯」の重要起点となる。また、沿海地域の福建省は「21世紀海上シルクロード」の主要窓口になるとされる。重慶市などの内陸地域は、長江中流域都市群などで産業集積を発展させ、長江中流・上流地域とロシアのヴォルガ河沿岸連邦管区との協力を進める。また、中国-欧州間の鉄道輸送と通関協調枠組みの構築で、中国と欧州を結ぶ国際貨物列車「中欧列車」のブランドを形成する。

3. 「一帯一路」構想の背景

「一帯一路」構想が提唱された背景としては、4点挙げられよう。以下、第一点から第四点までは、張可雲（2016）や李曉（2016）が述べている点である。

第一に、今や世界第二の経済大国となった中国が、国際経済体制においてより大きな責任を担おうとしていることが挙げられる。とくに、世界経済における新興諸国の役割が次第に重要なものになりつつあるにも拘わらず、既存の国際経済体制は依然としてG7など先進諸国の影響を強く受けたものになっていることから、中国はアジアを中心とした新たな経済秩序の構築に乗り出したものと考えられる。戦後の米国を中心としたグローバル化の進展は、中国などいくつかの新興国経済の発展に寄与したというプラスの面はあるものの、それは大半の新興国・途上国を平等に資するものではなかった。これに対して、新興国の事実上の代表となった中国は、自らの主導の下で、平等、互惠、相互利益をもたらす地域協力の経済発展モデルである「一帯一路」を構築する構想をもったものと思われる。

第二に、世界経済の成長鈍化と中国の国内経済のリバランスへの対応が迫られている点が挙げられる。世界経済は世界金融危機以降、長期的な成長鈍化を経験しており、いくつかの構造問題を抱えた中国経済は、これまでの重厚長大型の製造業を中心とする投資・輸出主導型の成長パターンを維持できなくなってきた。人民元レートの上昇、人件費の高騰、環境対応コストの上昇などにより、これまでの労働集約型産業が国際競争力を失う一方、資本集約的な重厚長大型産業（鉄鋼、セメント、造船など）は過剰生産能力を抱えている。「一帯一路」沿線国ではインフラの投資ニーズが高く、中国はインフラビジネスや過剰生産物の輸出の増大で答えることができる。

また、ローエンドの労働集約型の製造業企業は、発展途上の沿線国へ生産拠点を移すことで、国内の経済構造転換に寄与することができる。

第三は、米国の「アジア太平洋への回帰」戦略への対応という意味をもっていることが指摘できる。米国は、経済的に台頭する中国と、気候変動問題、金融問題、国際テロリズムへの対応などで協調する一方、南シナ海の問題などで中国への牽制を強めている。とくに、米国が2009年11月、「環太平洋連携協定」(TPP)加盟を宣言し、これを主導し始めてから、中国は、東アジア地域において米国の安全保障と経済分野の両面で大きな戦略的圧力に直面するようになった。中国は、TPPについて、自国を排除した貿易・経済協力ブロックであり、WTO加盟時の再来とも言える難題を中国につきつけ、中国の経済的台頭を牽制しようとしている、と捉えている。そのため、中国の持続的な経済発展のための、貿易・投資・金融・安全保障分野での戦略的な空間が東アジアにおいて大幅に狭められることになった。中国は、「一帯一路」戦略によって西の方向へと進出先を模索することを余儀なくされたといえる。

第四は、国家安全保障面からの要請である。「一帯一路」構想は、国際テロ活動取り締まりの国境を超えた協力、周辺諸国との安定的な政治・経済関係の維持、エネルギーの安全確保という面から、国家の安全保障を支えることに寄与するものと考えられる。新疆自治区をはじめとする中国の西部地域とりわけ北西辺境地域は経済発展に遅れており、暴力テロリズム、民族分裂主義、宗教過激主義の高まりで国家の安定性が脅かされている。中国は中央アジア諸国と協調して、国際テロや国際組織犯罪(薬物密売など)の取り締まりを強化し、地域の安定を図れるとしている。また、「一帯一路」の建設を通じて「周辺の安定・調和」を図ることも中国自身の安定に資する。中国のエネルギーの対外依存度が上昇していることから、マラッカ海峡を通じた海上輸送だけでなく、中央アジア諸国と連携することで天然ガス・石油などの供給を多様化して、エネルギーの安全保障を強化するメリットがある。

要するに「一帯一路」構想は、中国がみずからの増大しつつある経済力・政治力に見合うかたちで、アジアの経済発展と統合を主導しようとする試みである。中国の経済規模は今後も着実に成長を続け、2030年前後には米国の経済規模と並び、いずれ追い越す可能性が高い。そうした中国はますます国際的な影響力を高めていくことになる。この構想は、建設的にみれば、中国が中心になってアジアの発展途上諸国のインフラ整備を進め、貿易・投資を活性化させようとするものであり、国際社会として歓迎すべき潜在性をもっている。中国がその拡大する経済力、金融力をアジアの連結性強化という国際公共財の目的のために用いるとすれば、それは望ましいからだ。

その一方で、中国が「一帯一路」構想を主導することで、それを自らの外交政策の道具にする可能性があることを指摘できる。中国は東南アジアだけでなく中央・西アジアや南アジアにおける経済的・政治的・地政学的な影響力を拡大させるための手段として「一帯一路」構想を位置づけているのではないかと、「一帯一路」の建設を通じて米国などG7諸国が主導する既存の国際経済システムに挑戦しようとしているのではないかと、といった懸念が持たれている。

4. 「一帯一路」構想の対外的な側面

(1) 「一帯一路」構想の地理的な広がり

既に述べたように、「一帯一路」構想は、「シルクロード経済帯」と「海上シルクロード」を合わせた総称である。これは、中国が世界経済の中心的な地位を占めていた古代シルクロードの再現を意識するかたちで、中国からユーラシア大陸ないしインド洋を経て欧州に至る一大経済圏の構築をめざすものである。図1に示されているように、合計5つのルートが提唱されている。

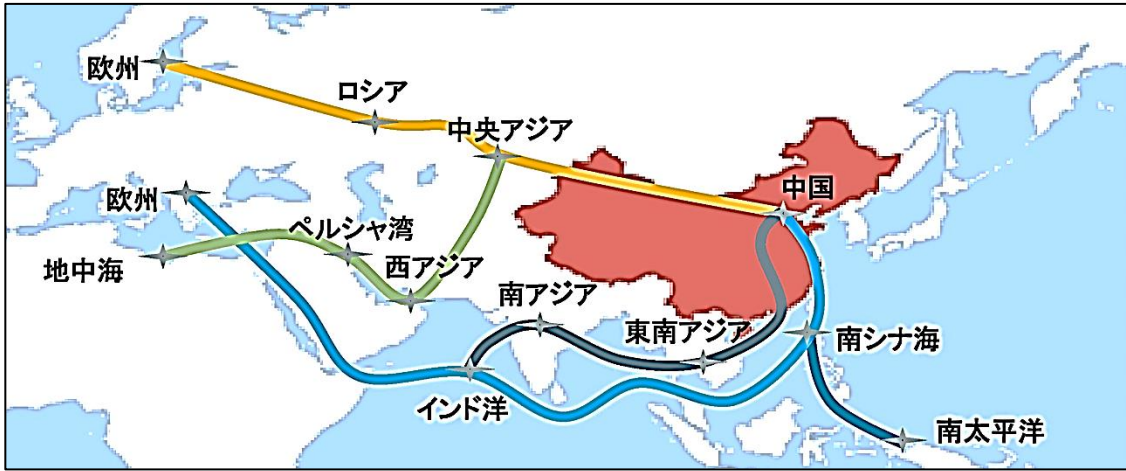


図1 一帯一路構想に関する5つのルート

出典:野村総合研究所

「一帯一路」構想の具体化として、6つの大経済回廊の建設がめざされている。それは、①中国-モンゴル-ロシア、②新たなユーラシア・ランドブリッジ、③中国-中央アジア-西アジア、④中国-インドシナ半島、⑤中国-パキスタン、⑥バングラデシュ-中国-インド-ミャンマーである。

これらの経済回廊の建設は、それぞれの重点が異なるとされている。③の中国-中央アジア-西アジア経済回廊はイラン、トルコなど各国との協力を強化し、トルコの東部と西部を結ぶ高速鉄道の建設と運営に共同参加するという。④の中国-インドシナ半島経済回廊はタイやミャンマーとの協力を強化し、海上と陸上経済回廊の建設を共に推進する。⑤の中国-パキスタン経済回廊は、パキスタンを地域経済のハブ(中心拠点)とし、新疆ウイグル自治区の発展につなげるもので、道路、鉄道、パイプラインなどのインフラ整備を進めて、中東からの原油輸送ルートを大幅に短縮することを目指している。総額460億ドルが投資されることが中パ政府間で合意されている。⑥のバングラデシュ-中国-インド-ミャンマー経済回廊は政府協力メカニズムを強化して、インフラプロジェクトの建設を推し進めるとされる。

(2)「一帯一路」構想への参加国

表1は、「一帯一路」構想に参加すると考えられる65か国(中国を含む)をリストアップしたものである。中国以外の64か国の中心は、上海協力機構(SCO)加盟国、ASEAN諸国、南アジア諸国だと考えられる。ただし、このリストは公的なものではないことから、注意深く扱う必要がある。

表 1 「一帯一路」構想の参加国

国名		SCO 加盟国	AIIB 加盟国	ADB 加盟国	EBRD 加盟国	IDB 加盟国	世界銀行 加盟国	名目 GDP	人口 (百万人)	一人 当たり GDP (米ドル)
								(十億米ドル)		
中国		✓	✓	✓	✓	--	✓	10,982.8	1,374.6	7,990
東南アジア	ブルネイ	--	✓	✓	--	✓	✓	11.8	0.4	28,264
	カンボジア	(✓)	✓	✓	--	--	✓	18.2	15.5	1,168
	インドネシア	--	✓	✓	--	✓	✓	859.0	255.5	3,362
	ラオス	--	✓	✓	--	--	✓	12.5	7.0	1,779
	マレーシア	--	✓	✓	--	✓	✓	296.2	31.0	9,557
	ミャンマー	--	✓	✓	--	--	✓	67.0	51.8	1,292
	フィリピン	--	✓	✓	--	--	✓	292.0	102.2	2,858
	シンガポール	--	✓	✓	--	--	✓	292.7	5.5	52,888

	タイ	--	✓	✓	--	--	✓	395.3	68.8	5,742
	東ティモール	--	--	✓	--	--	✓	2.6	1.2	2,245
	ベトナム	--	✓	✓	--	--	✓	191.5	91.7	2,088
南アジア	バングラデシュ	--	✓	✓	--	✓	✓	205.7	159.9	1,287
	ブータン	--	--	✓	--	--	✓	2.2	0.8	2,842
	インド	✓	✓	✓	--	--	✓	2,090.7	1,292.7	1,617
	マルディブ	--	✓	✓	--	✓	✓	3.1	0.3	8,994
	ネパール	(✓)	✓	✓	--	--	✓	21.4	28.4	751
	パキスタン	✓	✓	✓	--	✓	✓	270.0	186.2	1,450
	スリランカ	(✓)	✓	✓	--	--	✓	82.1	21.1	3,889
	アフガニスタン	(✓)	--	✓	--	✓	✓	19.2	32.0	600
中央・西アジア	アルメニア	(✓)	--	✓	✓	--	✓	10.6	3.0	3,535
	アゼルバイジャン	(✓)	✓	✓	✓	✓	✓	54.0	9.4	5,739
	イラン	(✓)	✓	--	--	✓	✓	387.6	79.5	4,877
	ジョージア	✓	✓	✓	✓	--	✓	14.0	3.7	3,789
	カザフスタン	✓	✓	✓	✓	✓	✓	173.2	17.7	9,795
	キリギスタン	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6.7	6.0	1,113
	モンゴル	(✓)	✓	✓	✓	--	✓	11.7	3.0	3,953
	タジキスタン	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7.8	8.5	922
	トルクメニスタン	--	--	✓	✓	✓	✓	35.7	5.4	6,622
	ウズベキスタン	✓	✓	✓	✓	✓	✓	65.7	31.0	2,121
	バーレーン	--	--	--	--	✓	✓	30.4	1.3	23,502
中東・アフリカ	エジプト	--	✓*	--	✓	✓	✓	330.8	88.4	3,740
	イラク	--	--	--	--	✓	✓	169.5	35.2	4,820
	イスラエル	--	✓	--	✓	--	✓	296.1	8.4	35,344
	ヨルダン	--	✓	--	✓	✓	✓	37.6	6.8	5,513
	クウェイト	--	✓	--	--	✓	✓	120.7	4.1	29,363
	レバノン	--	--	--	--	✓	✓	51.2	4.6	11,236
	オマーン	--	✓	--	--	✓	✓	58.5	3.8	15,232
	パレスチナ	--	--	--	--	✓	--	n/a	4.7	n/a
	カタール	--	✓	--	--	✓	✓	185.4	2.4	76,578
	サウジアラビア	--	✓	--	--	✓	✓	653.2	31.4	20,812
	シリア	--	--	--	--	✓	✓	n/a	18.4	n/a
	トルコ	(✓)	✓	✓*	✓	✓	✓	733.6	77.7	9,437
	UAE	--	✓	--	--	✓	✓	345.5	9.6	36,059
	イエメン	--	--	--	--	✓	✓	36.9	28.3	1,303
	アルバニア	--	--	--	✓	✓	✓	11.5	2.9	3,996
中・東欧	ベラルーシ	(✓)	--	--	✓	--	✓	54.6	9.5	5,749
	ボスニア・ヘルツェゴビナ	--	--	--	✓	--	✓	15.8	3.9	4,089
	ブルガリア	--	--	--	✓	--	✓	49.0	7.2	6,832
	クロアチア	--	--	--	✓	--	✓	48.9	4.2	11,573
	チェコ	--	--	--	✓	--	✓	181.9	10.5	17,257
	エストニア	--	--	--	✓	--	✓	22.7	1.3	17,292
	ハンガリー	--	--	--	✓	--	✓	120.6	9.9	12,240
	ラトビア	--	--	--	✓	--	✓	27.0	2.0	13,619
	リトアニア	--	--	--	✓	--	✓	41.3	2.9	14,210

	マケドニア	--	--	--	✓	--	✓	9.9	2.1	4,786
	モルドバ	--	--	--	✓	--	✓	6.4	3.6	1,805
	モンテネグロ	--			✓	--	✓	4.0	0.6	6,494
	ポーランド	--	✓*	--	✓	--	✓	474.9	38.0	12,495
	ルーマニア	--	--	--	✓	--	✓	177.3	19.9	8,906
	ロシア	✓	✓	--	✓	--	✓	1,324.7	146.3	9,055
	セルビア	--	--	--	✓	--	✓	36.5	7.1	5,120
	スロバキア	--	--	--	✓	--	✓	86.6	5.4	15,992
	スロベニア	--	--	--	✓	--	✓	42.8	2.1	20,731
	ウクライナ	--	--	--	✓	--	✓	90.5	42.6	2,125
	中国を除く合計	--	--	--	--	--	--	11,776.3	3,166.1	3,720
	中国を含む総計	--	--	--	--	--	--	22,759.2	4,540.7	5,012
	世界全体	--	--	--	--	--	--	73,171.0	7,224.2	10,129

SCO = 上海協力機構 (Shanghai Cooperation Organization) , AIIB = アジアインフラ投資銀行 (Asian Infrastructure Investment Bank) , ADB = アジア開発銀行 (Asian Development Bank) , EBRD = 欧州復興開発銀行 (European Bank for Reconstruction and Development) , IDB = イスラム開発銀行 (Islamic Development Bank) .

注 : SCO 加盟国の列で、カッコ内に入っている✓は、オブザーバー国ないし対話パートナー国を意味する。AIIB ないし ADB 加盟国で星印がついた✓は域外加盟国を意味する。

資料出所 : 国のリストは、HKTDC Research による。

<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X000000/1X0A36I0.htm>

名目 GDP、人口、一人当たり GDP は 2015 年のデータ、IMF, *World Economic Outlook database*, April 2016 より作成。

たとえば「海上シルクロード」は、南太平洋も含むことが「ビジョンと構想」で示されたが、これは大洋州島嶼諸国などを指すものと考えられる。しかし、パプアニューギニアやフィジーなどはこのリストには含まれていない。あるいは、韓国なども含まれていない。

いずれにしても、リストアップされた「一帯一路」参加国の名目 GDP は、中国の 11 兆米ドルに対し、64 か国で 12 兆米ドルとほぼ拮抗している。その人口は、中国の 14 億人に対し、64 か国で 32 億人と中国の 2.3 倍に上る。一人当たり GDP は、中国の 7990 米ドルに対して、64 か国平均で 3720 米ドルと中国の半分以下である。つまり、中国は、自らの国民よりもかなり貧しく、かつ自国の人口を 2 倍以上上回る沿線国を抱えることになる。

(3) 資金動員態勢

ADB-ADBI(2009) は、2010 年から 2020 年の間のアジア諸国 (日本など先進諸国を除く) のインフラニーズを総額 8.3 兆ドル、年間 7500 億ドルと見積もった。「一帯一路」沿線国は、アジア諸国に加えて、中東・アフリカ諸国や中・東欧諸国を含むので、「一帯一路」全域のインフラニーズは上述の数字をかなり上回ることになる。このことは、無論、世界銀行、ADB、EBRD など既存の国際開発金融機関の融資だけではまかなえないことを意味する。

今後「一帯一路」構想を実現に移していくためには、いくつかの公的金融機関からの支援が必要になる。表 2 は、現在設立されている公的金融機関 (国際、二国間機関) であり、「一帯一路」建設に有用な役割を果たすと考えられるものが示されている。

表2:「一帯一路」建設を支える公的金融機関

金融機関	設立	本部	資本金額(資金規模)
シルクロード基金	2014 年 12 月	北京	資本金:400 億ドル
アジアインフラ投資銀行 (AIIB)	2015 年 12 月	北京	授權資本 1000 億ドル(払込資本 300 億ドル)。 2016 年の融資額は 12 億ドル以下
BRICS 新開発銀行 (NDB)	2014 年 7 月	上海	授權資本 1000 億ドル(引受資本 500 億ドル)。 各年の融資上限額は 340 億ドル
中国国家開発銀行 (CDB)	1994 年	北京	登録資本 4212 億元(649 億ドル)、2014 年末の 海外投融資残高 2760 億ドル
中国輸出入銀行 (China Eximbank)	1994 年	北京	実収資本 1500 億元(231 億ドル)。2015 年末の 融資残高 2.05 兆元(3160 億ドル)

資料出所：各機関のウェブサイトより。<http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/>

まずシルクロード基金は、中国が「一帯一路」建設を支援するために設けた国営基金である。この基金は、中国の外貨準備、中国投資有限公司(CIC)、中国輸出入銀行(China Eximbank)、中国国家開発銀行(CDB)が計400億ドルを共同出資し、2014年12月に北京で設立された。同基金は「開放包容、互恵ウィンウィン」の理念を掲げ、インフラ構築、エネルギー資源、生産技術協力、金融協力等「一帯一路」構想に沿った経済・貿易協力を、二国間・多国間の枠組みで、融資面から支援するものである(周 2016)。

シルクロード基金は、投資の原則として、連結性、市場化、協力、開放を掲げている。すなわち、第一に、連結性強化の観点から、「一帯一路」に最も資すると考えられるプロジェクトに優先的に投融資する。第二に、中長期の合理的な投資リターンを実現できるプロジェクトを選択する。第三に、中国国内の機関や投資対象国との協力を進め、相互補完とウィンウィンを実現する。第四に、基金を対外的に開放し、共通の理念をもつ国際投資家の参入を歓迎する。

シルクロード基金は、すでにパキスタンのカロット水力発電所BOT事業、イタリアのタイヤ大手ピレリの買収、ロシアのヤマル液化天然ガス(LNG)開発プロジェクトの3つの投資プロジェクトを決定している。パキスタンのカロット水力発電所のプロジェクトは、総投資額が16.5億米ドルに上り、中国の国有企業である中国長江三峡集团公司(CTG)とパキスタンの民間電力・インフラボードによる共同プロジェクトだが、シルクロード基金はIFCとともに、CTG傘下の投資会社 CTGSAILに出資し、かつ中国輸出入銀行、中国開発銀行、IFCとともに事業に融資することになっている。

AIIBはアジア域内加盟国のインフラ投資を担うが、これには「一帯一路」沿線国のインフラ構築も当然含まれることになる。その主要な対象は、道路、鉄道、水運、港湾、空港などの交通インフラ、情報通信技術(ICT)など情報インフラ、電力開発や送電線の構築などエネルギーインフラ、上下水道、ごみ処理、省エネ型冷暖房設備など都市インフラ、物流インフラだ。このように、AIIBは交通、情報、エネルギー、都市建設、物流といったインフラ分野への投資プロジェクトを通じ、「一帯一路」沿線国の間の連結性を高めて経済発展を促す役割を果たそう。

実際、AIIBの第一弾の案件は、パキスタンへの高速道路(ADBと協調融資)、タジキスタンへのウズベキスタンとの国境を結ぶ高速道路(EBRDと協調融資)、インドネシアへの都市貧困地域の再開発(世界銀行との協調融資)、バングラデシュへの送電線と敷設・地中化(単独融資)であり、「一帯一路」構想の目的とも整合的である。

BRICS新開発銀行はブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカが同額出資して設立した国際開発機関であり、かならずしも「一帯一路」構想を重視して融資を行うわけではない。中国国家開発銀行、中国輸出入銀行はいずれも中国の二国間金融機関であり、「一帯一路」沿線国をはじめ、多くの途上国・新興国に投融資を行っている。今後も「一帯一路」建設で重要な役割を果たし続けるものと思われる。

これらの公的金融機関に加えて、既存の国際開発金融機関(世界銀行、ADB、EBRD、IDBなど)が参加したとしても、これらの諸機関が全体として動員できる資金量は限られている。「一帯一路」建設のために必要な資金の大半は民間部門から調達される必要があるといつてよい。そのためには、沿線各国が民間の投資家にとって好

ましい投資環境をつくり出し、パンカブルなインフラプロジェクトを組成していくが必要になる。とりわけ官民協調（PPP）で安定的な収益をもたらす大量のプロジェクトのパイプラインをつくっていくことが必要だ。

（4）人民元の国際化

「一帯一路」構想は、中国と沿線国との間の金融協力を掲げており、人民元の国際化の推進も含まれている。とりわけ、「ビジョンと構想」では、「沿線国の政府、信用度の高い企業、金融機関による中国市場での人民元債券の発行を支援する。一定の条件を満たした中国の金融機関や企業は、人民元債券と外貨債券をオフショア市場で発行できるものとし、調達資金の沿線国内での使用を奨励する。」として人民元建て債券発行に力点を置いている。

張一楊（2016）は、「一帯一路」の建設が進めば、おのずと人民元の国際化も進むとしている。すなわち、中国と沿線国との間の貿易が拡大するにつれ、人民元建ての貿易取引が増加し、人民元が貿易インボイス・決済の手段としての役割を拡大させよう。交通インフラや経済回廊の構築に必要な資金も、銀行融資であれ債券発行であれ、人民元建てのものが拡大しよう。それに伴い、沿線国の外貨準備における人民元の保有が拡大しよう。

ただし、張一楊（2016）は、人民元の国際化が進むにつれ、沿線諸国のリスクモニタリングがより必要になると主張している。沿線諸国は、複雑な宗教・民族問題を抱え、地政学的リスクやマクロ・金融リスクも大きいことから、地域全体の金融安定をめざす協力が必要になるとしている。

5. 「一帯一路」構想の国内的な側面

（1）中国の各地方の内外連結性の強化

1978年の改革開放後、中国経済は、鄧小平の「先富論」に代表されるように、東部沿海地方を中心に成長・発展してきた。それが中国全体の均衡ある発展につながることが期待されたが、沿海と内陸の地域間格差はかえって拡大することになった。そのため、2000年の西部大開発（2010年に10年間の延長が決まった）、2002年の東北新興、2005年の中部勃興などの地域政策が打ち出され、地域間格差の是正が図られた。これらの地域発展政策はある程度成功したもの、基本的には、各地域ごとに焦点をあてた局地的な政策だった。

これに対して、「一帯一路」戦略は、各地域の比較優位に基づき明確な目標をたて、それぞれを中国の他地域や周辺の諸国と連結させていこうとするものだ（徐 2015）。つまり、各地域の経済活動空間を他地域・周辺諸国にまで拡大させて、広域経済領域の中でそれぞれの経済成長・発展を促すという考え方である。こうした戦略が成功するためには、各地域で中核都市が経済的に魅力のあるものになり、連結性の中心になっていく必要がある。その意味で、徐（2015）は、「『一帯一路』における中国国内の地域政策の中心はローカルハブとしての都市拠点の構築にある」としている。

（2）中国の産業構造転換

「一帯一路」構想では、域内産業協力が重視されている。複数の地域・国の間で合理的な産業分業態勢をつくり上げていくことが望ましいからだ。中国では、労働集約的な産業、資本集約的な産業の両方で構造改革が必要になっている。

まず労働集約的な産業は、生産コストや環境対応コストの上昇により、国際競争力を失いつつある。低賃金に基づく、世界の「最終組立・加工工場」としての中国の役割は限界に近付いている。そのため、ローエンドの労働集約的な製造業企業は、相対的に賃金の低い内陸部や中央・南・東南アジアなど周辺諸国への生産拠点の移転を必要としている。中国国内での地域間連結や周辺諸国との経済統合は、このような産業調整をスムーズなものにして、国内の経済構造転換を促して、全体的な生産性を引き上げる効果をもとう。

実際、中国と「一帯一路」沿線国の製造業の間には相互補完性があり、産業移転は実現可能性が高い。中国が後発の発展途上国に、すでに競争力を失った一部の産業を移転することには、メリットが大きいからである。まずこれらの後発国は工業化を進めることで、経済発展に弾みをつけることができる。一方中国は、産業移転を通じて過剰生産力を解消することで、より高付加価値の産業の発展に乗り出すことができる。

資本集約的な重厚長大型産業（鉄鋼、セメント、造船など）では、2008年の世界金融危機後に発動された4兆元の経済対策の影響を受けて、過剰生産能力が問題になっている。これらの産業では過大な投資が行われ、生産物の過剰供給が世界的な問題にまでなっている。また、経済対策はインフラ投資も大きく刺激したが、それは長続きせず、インフラ企業は事業機会の縮小に苦しんでいる。これに対して、「一帯一路」沿線国ではインフラ投資ニーズが高く、中国はインフラビジネスや過剰生産物の輸出の増大で答えることができる。

張(2016)によれば、中国はすでに、高い技術的要素を備えた高精度の資本設備を生産する能力を持っているものの、ハイテク産業の生産システムはもっていない。そのため、国際的な競争力をもった企業は少なく、製造業発展の水準は電力化と情報化のレベルにとどまり、インテリジェント化はまだ初期段階にある。この現実を踏まえて、中国は2015年、「中国製造（メイド・イン・チャイナ）2025」計画を打ち出した。現在、電力化と情報化のレベルにある製造業部門のほぼすべてで、過剰生産能力の問題が現れている。インテリジェント化を進めるには、過剰生産力を解消して、既存の産業に対するインテリジェント化を行う必要がある。

6. 「一帯一路」構想の評価と課題

「一帯一路」構想は、中国が主導して広大なアジアの発展途上地域のインフラ連結性を改善し貿易・投資を活性化させることで一大経済圏を構築しようとするもので、経済・政治・地政学的に大きな意義をもつ。「一帯一路」沿線国で構築されたインフラがすべての人々（企業、消費者）や国々に利用可能であれば、国際公共財の提供の意義を高めよう。あるいは、それが、中国の各地域間のインフラ連結性を高めてさらなる国内経済統合を促し、かつ内陸の後進地域と周辺アジア諸国とを統合させて両者の経済発展を促す意義をもつならば望ましい。そしてそれが、中国経済のリバランス—重厚長大型の製造業からデジタル型・インテリジェント型の製造業やサービス業への転換、投資主導の成長から消費主導の成長への転換—に資するのであれば、なおさら望ましいことだろう。

しかし、この構想には、いくつかの課題も存在する。

第一は、「一帯一路」の沿線国がどの国になるのかまだ確定していないことが挙げられる。参加国は今後拡大するにしても、それをあらかじめ確定して、拡大の基準を明確化しておくことが有用だろう。

第二に、参加国間の政治的な価値観が異なるという問題が存在する。「一帯一路」沿線の64か国は、社会主義、資本主義、民主主義、権威主義など様々な政治・経済体制が混在している。伝統的に、中国の外交政策は他国の国内事情に干渉しない原則に則っているが、明らかに人権を無視するような政権に対してインフラ支援を行うべきか否かなど、明確ではない点もある。少なくとも中国が「一帯一路」構想を通していわゆる「中国モデル」を強いているという印象を持たれないようにすることが賢明だろう（黄 2016）。

第三に、中国が「一帯一路」構想を中国本位の政治的・地政学的な目的で用いるとする一たとえば南シナ海での「航行の自由」を損なったり、「真珠の首飾り」のようなインド包囲網の構築をめざしたり、中央アジア諸国の囲い込みに走ってロシアとの軋轢を生んだりする—のであれば、それは望ましくない結果をもたらそう。「一帯一路」建設がすべての参加国にとってだけでなく非参加国にとっても、国際公共財の提供となるべく行動できるよう運営していくことが望ましい。

第四は、クロスボーダー型のインフラプロジェクトに関して、国際的な総合調整機関が存在しないことである。国内的には、張高麗・副総理を組長とする「一帯一路」建設事業指導グループが設立され、国内調整にあたっている。しかし、参加国の間で、相互に政策対話を行い、法制度、規制、規格、基準など技術的な調整や共通化を行う必要があるが、そうした調整メカニズムは存在していない。

第五に、結果を評価するための枠組みが存在していないという問題がある。「一帯一路」建設についてはまだ事前評価ができるのみで、事後的な評価を行う段階ではない。しかし、このように重要な構想に対しては、評価メカニズムの構築が不可欠だろう（査 2016）。

7. まとめ

以上見てきたように、「一帯一路」構想は、経済的・金融的に台頭する中国の主要な国際的取り組みの一つである。それは、中国が主導して、インフラや貿易・投資を通じて広大なアジア経済圏を築こうとするもので、国際経済・政治・地政学的に大きな意義をもつだけでなく、国内経済的にも大きな影響をもつ可能性がある。

国内経済的には、それは、中国の各地域間のインフラ連結性を高めてさらなる国内経済統合を促し、かつ内陸の後進地域と周辺アジア諸国とを統合させて前者の経済発展を促すという意義をもつ。そしてそれが、中国経済のリバランスに資するのであれば、望ましいことだろう。

国際的には、「一帯一路」沿線国で構築されたインフラがすべての人々（企業、消費者）や国々に利用可能であれば、国際公共財の提供の意義を高めよう。しかし、それが中国本位の政治的・地政学的な目的で用いられるのであれば、それは望ましくない結果をもたらそう。

こうした観点から「一帯一路」構想がアジアにおける国際公共財の提供につながるようにするためには、インフラ構築・連結性を高めるための各国間の様々な調整努力を多国間化していくことが有用だ。ADB-ADBI(2009)は、広範囲な諸国を含むクロスボーダーインフラ・プロジェクトを調整する機関として「インフラ投資フォーラム」の設立を提唱している。このようなフォーラムの下で、「一帯一路」参加国が、関係する国際機関(IMF、世銀、ADB、EBRD、IDB、AIIBなど)や二国間機関と連携しつつ、アジア広域的な見地から優先すべきインフラ事業やファイナンス方式を特定し、それに沿ってサブ地域・国別の優先プロジェクトを特定し、プロジェクトを管理し評価するシステムをつくっていくことが有用だろう。こうした枠組みをつくることで、中国が国際的な標準・ルールに従った責任ある行動をとることを示すことができよう。

【参考文献】

- 伊藤亜聖「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?—」『東亜』No.579(2015年9月号)、30—40頁。
- 江原規由「中国の対外発展戦略における『一帯一路』FTA構築の可能性」『世界経済評論』Vol. 60 No. 2、復刊第2号(通巻683号)(2016年3月4日)、49—57頁。
- 岡本信広「『一帯一路』は内陸部を発展させられるか?—重慶を事例に—」『ERINA REPORT』No. 127(2015年12月)、46—51頁。
- 関志雄「中国の周辺外交の軸としての『一帯一路』構想」『世界経済評論』Vol. 60 No. 2、復刊第2号(通巻683号)(2016年3月4日)、21—34頁。
- 黄逸平「中国の『一帯一路』構想:その目的と枠組み、評価について」
- 国家発展改革委員会・外交部・商務部「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」2015年3月(中華人民共和国日本大使館訳)。
- 查道炯「『一帯一路』考察:地理政治、エネルギー安全、世界経済の3つの視点から」
- 周強武「『一帯一路』構想と資金調達」
- 徐一睿「『一帯一路』からみる中国国内における地域政策の変化と財政的課題—ローカルハブの構築に向けて—」『ERINA REPORT』No. 127(2015年12月)、53—61頁。
- 張可雲「『一帯一路』と中国発展戦略」
- 張可雲・蔡之兵「グローバル化4.0、地域協調発展4.0とインダストリー4.0—『一帯一路』戦略の背景、その本質と鍵となる原動力—」『ERINA REPORT』No. 127(2015年12月)、29—36頁。
- 張礼卿・楊曉竜「『一帯一路』構想下の人民元国際化」
- 山本吉宣「中国の台頭と国際秩序の観点からみた『一帯一路』」PHP Policy Review(PHP総研)、Vol.9 No.70(2015年8月28日)、1—20頁。
- 李曉・李俊久「『一帯一路』構想の地政学・地経学的考察:背景と方向性」
- 渡辺紫乃「中国のシルクロード経済圏構想の実態と背景」『東亜』No.573(2015年3月号)、30—38頁。
- ADB-ADBI, *Infrastructure for a Seamless Asia*. (2009). Tokyo: Asian Development Bank Institute.

I-1. 中国の「一帯一路」構想:戦略目標と評価について

黄益平

北京大学国家発展研究院副院長・教授¹

「一帯一路」構想は、世界の人口の64%、世界のGDPの30%を占めるアジア、ヨーロッパ、アフリカ大陸にまたがる広範な地域において経済連携をより緊密にし、経済発展を促すための最も重要視される対外開放戦略である。本構想は、中国がさらなる成長を実現するために必要な周辺各国との連携の再構築を意識したものである。この構想では、世界経済発展のためのインフラ整備の重要性が強調されることが多いが、それだけでなく、政策面での意思疎通、貿易の円滑化、財政支援、人材交流にも焦点を当てている。この野心的な構想を評価することは時期尚早であるが、発展途上にある「一帯」「一路」地域を新たな経済的支柱として活性化させる可能性を秘めたものであり、新興市場の開発で大きな成果を収めることで、国際経済秩序の改善に役立つ可能性をも秘めている。しかしながら、本構想は中央機関の調整能力の欠如、異なる政治体制や信仰の間に生じる衝突、国境を越えたプロジェクトの経済的妥当性といった高い壁を乗り越えなければならない。

1. はじめに

2013年9月、習近平国家主席はカザフスタン訪問中に、新しい協力モデルを生かし、共同で「シルクロード経済ベルト」を建設する構想を初めて打ち出した。そしてその1ヶ月後には、インドネシアでアジアインフラ投資銀行(AIIB)の設立と「21世紀海上シルクロード」を建設しようと提案した。これらの構想は「一帯一路(One Belt, One Road またはBelt & Road Initiative(BRI))」と呼ばれている。本構想は、2013年11月の中国共産党中央委員会全体会議(Central Committee 2013)で採択された2020年までの重要政策に盛り込まれている。2015年3月には中国国務院の承認を経て、「一帯一路」の枠組みを「一帯一路共同建設の構想と行動」として取りまとめ発表した(NDRC et al 2015)。

国際社会がこの構想から受けた印象は様々であった。本構想をアメリカが第二次世界大戦後のヨーロッパ諸国の復興に大規模な援助を提供した「マーシャル・プラン」の中国版と捉える者もいれば、国際的な経済支援ではなく国際的経済協力のための仕組みであると捉える者もいた。また、現在アメリカが主導する世界経済の流れを、将来的には中国が主導して進めていきたいという野望の表れであるとする者もいれば、これまでは各地域間の連携は少なく改革の余地はあるとする者もいた。さらに「一帯」「一路」地域の国々では、地域協力と開発促進を目指す中国の取り組みをおおむね歓迎しているが、中国が鉄鋼や非鉄金属、建築資材、石炭、造船といった国内の大量の余剰資源を輸出するようなことがあれば、自国の経済に負担が及ぶことを危惧する国もあった。

「一帯一路」とは一体何なのか。なぜ今中国はこの構想を打ち出したのか。中国の真の意図はどこにあるのか。この新たな構想はこれまでの経済秩序を補完するものなのか、それとも競合するものなのか。そして、この構想により中国経済および世界経済がどのように変わっていくのか。本稿では、これらの問いに対する答えを探っていく。

本稿では次の四つのポイントにまとめてみた。まず、「一帯一路」とはパートナーとの新たな経済協力の形を模索することで、中国が自国の経済成長を持続させるための重要な試みである。改革開放からの30年間、中国経済は先進国への輸出と先進国からの直接投資(FDI)の恩恵を受け、その成長を加速させた。しかしながら、この5年間は成長が減速していることを考えると、中国の経済成長はボトルネックに差し掛かっていると言える。「一帯一路」は、中国が新たな機会の創出を求めて西側へ目を向け、経済成長を第二段階へと発展させる好機となり得るのである。

第二に、中国は「一帯一路」を通じ、既存の政策に取って代わるのではなく、それを補う形で世界の経済構造に貢献することを目指している。中国は、新興大国として世界経済ガバナンスにおけるより重要な役割を担う姿勢を明確にしているが、国際機関の改革は容易ではなくほとんど進展していない。たとえば、国際通貨基金(IMF)や

¹ 著者は、本稿の執筆にあたり洞察と情報を提供してくださった Jiyao Bi, Tao Guan, Feng Lu, Shang-jin Wei およびその他の方々に感謝の意を表す。

世界銀行などの国際機関は「ワシントン・コンセンサス」と呼ばれる経済発展のための枠組みを長年推進してきたが、目立った成果は挙がっていないのである。一方で、インフラの整備に重点を置く中国の取り組みは、周辺途上国の経済発展に大きく寄与しており、中国政府は新しく設立されたAIIB、「一帯一路」および他の国際機構を通じ、世界の経済体制再編においてより重要な役割を担うことに意欲を示している。

第三に、「一帯一路」は政策面での意思疎通、インフラ建設、貿易の円滑化、財政支援、人材交流の5つの分野で協力を進めるが、中でもインフラの整備は特に重要な分野である。様々な地域を繋ぐための、高速鉄道、石油・天然ガスのパイプラインや通信網などの整備・建設を含む多数のプロジェクトが既に検討されている。シルクロード基金、中国国家開発銀行(CDB)および多くの企業を含む国内の機関や団体は、AIIBや新開発銀行、さらには世界銀行やアジア開発銀行といった複数の国際機関から融資を受け、大規模な投資を行うと見られている。

最後に、「一帯一路」は、新たな経済の主軸の創出と新たな政策への貢献の両面において、経済発展のための重要な機会をもたらすであろう。しかし、そこには地政学リスクの他、国際政策との協調および国境を超えたプロジェクトだからこそその財政面での持続可能性といった不確実性とリスクが伴う。この中国が提唱した新たな構想は、中国にとっても世界にとっても未知の取り組みであり、世界に変革がもたらされるかは定かではない。しかし、少なくともこの発展途上地域の経済発展を支援しようとする中国の取り組みは歓迎されるべきであり、成功に導くためには経済と政治の両面における慎重な対応が求められる。

本稿は以下のように考察する。2.では、「一帯一路」策定の主要な要因として、中国の経済成長の減速と既存の成長モデルが直面している新たな課題について考察する。3.では、本構想策定の国際的要因について考察する。新興大国としての中国は、数十年にわたりグローバル化の恩恵を受けてきたが、現在は既存制度の改善への貢献にも強い意欲を示している。4.では、地理的範囲、協力のための優先事項等を含めた「一帯一路」の具体的な枠組みを解説する。そして5.では、本構想によりもたらされる機会とリスクを評価する。

2. 中国の経済成長の持続

1980年から2015年までの間、中国の実質GDP成長率は年平均9.6%、国民一人当たりのGDPは200米ドルから8,016米ドルまで増加した。経済成長率はその間数回にわたり減少しており、特に1989～1990年、1998～1999年には著しい減少を見せた。2012年にはGDP成長率は前年の9.3%から7.7%へと再び減少、鈍化を見せた。さらに、2013年には7.7%、2014年には7.4%となり、2015年には6.9%まで減少した。一部のアナリストは、これらの成長率は、本来はさらに低い数値であり上方修正された可能性が高いと指摘している。²

世界中のアナリスト、投資家、政府関係者らは、中国の経済成長の停滞は循環的な要因によるものか、構造的な要因によるものかを見極めるのは困難であるとしている。Linらによる最近の研究では、現在の成長鈍化は主に外部需要の減少によって引き起こされた循環的な現象としている(Lin and Zhang 2015)。中国の輸出高は、以前は平均約25%の成長率を示していたが、2015年にはマイナス成長となった。これは、世界経済の弱体化が中国の経済成長に悪影響を及ぼしていることを示しており、世界経済が大きく回復することにより中国の経済成長も改善される可能性を示唆している。しかしLinでさえ、経済発展がより高い段階に達する一方で、中国の成長の可能性が低下していることを認めているのである。

Linとは異なる見解を示す専門家も多い。大半のアナリストはこの成長の減速は主に構造的要因に起因すると考えている。Dwight Perkins (2015)による最近の研究では、この成長の減速の原因はいまだ解明されていないが、供給側では全要素生産性(TFP)の減少が、需要側ではGDPに占める世帯収入の低下がそれぞれ原因とみられると指摘している。中国では景気の腰折れ回避に必要とされる交通や住宅へのインフラ投資が加速しているが、その成果はなかなか見えてこない。そして、中国のGDPに占める製造業の割合は既にピークに達しており、サービス業への構造転換が進むにつれ、GDPは次第に減少していくという段階を迎えているが、サービス業の成長率は製造業ではしばしば見られる二桁台の伸びを見せることはほとんどない。さらに、経済学者の中には、およそ40年も

² wallstreetcn.com, Capital Economics, Citibank, Conference Board and Lombard Street が発表した報告書によると、中国の2015年の第一四半期のGDP成長はそれぞれ4.9%、4.6%、4.0%、3.8%であった。(http://wallstreetcn.com/node/218370)

の長期にわたり実施されてきた「一人っ子政策」に起因する人口転換が経済成長の鈍化をさらに助長していると指摘する者もいる(Cai and Lu 2013)。

中国の今後の成長可能性を見極める分析では、経済成長の鈍化傾向は続くとし、いわゆる「後発性の利益」で経済成長率は先進国を上回る高さで推移したからだとしている(表1)。それを示すように、世界銀行(World Bank 2012)およびアジア開発銀行(Zhuang, Vandenberg and Huang, 2012)は、2030年までに中国の経済成長率は5～6%に落ち込むとしている。興味深いことに、比較的保守的な論調でさえ、これまでの世界経済の成長過程と比較しても中国の成長率の落ち込みは顕著であるとしている。とは言え、このような保守的な見立て通りの成長率にとどまったとしても、あと10年程で中国は先進国の水準に達すると言われている。

表 1 中国の成長可能性に対する評価(%)

経済学者名／機関名	予測値
世界銀行・開発研究センター (World Bank 2015)	2011-15: 8.6%; 2016-20: 7.0%; 2021-25: 5.9%; 2026-30: 5.0%
アジア開発銀行、北京大学 (Zhuang, Vandenberg and Huang 2012)	2011-20: 8.0%; 2021-30: 6.0%
Fang Cai and Yang Lu(2014)	2011-20: 7.2%; 2016-20: 6.1%
Justin Lin and Fan Zhang(2015)	2011-30: 8.0%(実績 : >7.0%)

出典: 著者独自の収集による

前述のような循環的な要因と新旧産業の構造転換の端境期においては、マクロ経済パフォーマンスは相互する利害の影響をまともに受ける。経済学者は経済を消費・投資・輸出の3つの主要分野で分析するが、過去数十年間に及ぶ中国の経済成長は主に輸出と投資を原動力としたものであり、どちらかというと消費は比較的弱い傾向にあった。これら2つの原動力の背景には、急速に拡大を続けてきた製造業の2大特性がある。1つは低付加価値の労働集約型で、主に輸出の成長を支えてきた。もう1つは重機などの投資財を製造する領域であり、生み出された生産設備が投資の拡大を促進したのである。こうして世界的な製造拠点としての基盤が形成され、いわゆる「中国の奇跡」を支えた。

しかし、これら2つの原動力は今やその推進力に力はない。従来の中国の輸出産業はすべて格安のコストの上に成り立っていたが、過去10～20年間で劇的な増加を見せ、例えば、出稼ぎ労働者の賃金は10年以上にわたり年間約15%の増加を続けている。このような大きな変化により、多くの産業が早くも廃業の危機にあり、輸出産業が集積する沿岸部の経済特区はかつて中国経済の主要な推進役を担っていたが、その多くは現在苦境に立たされているのである。この状況は急速な経済成長がもたらした結果と捉えられ、急速な経済成長が生産コストを押し上げ、多くの既存産業の競争力の低下を招いているのである。

もう一つの主要な原動力、すなわち投資財を生産する重工業は、生産能力の著しい過剰状態に直面している。改革開放当初、中国の投資収益率はわずか30%前後であったが、世界的な金融危機の直前には40%近くまで上昇した。これは2008～2009年の経済成長の大幅な減速期への対応策として、中国政府は主にインフラ事業に焦点を当て、いわゆる「4兆元対策」と呼ばれる大型景気刺激策を実施したことにより、投資収益率を2009年のうちに48.5%まで上げたのである。この異常とも言える投資ブームは、中国の経済成長を牽引しただけでなく、国際商品市場におけるスーパーサイクルをも支えることとなった。しかし、ブームはすでに過ぎ、低迷するGDP成長率と投資収益率の低下が投資財に対する需要の弱まりを助長する結果となっている。

一方で、工業部門およびサービス部門において新たに競争力を持つ産業が生まれている。中国の家電業界は急速な進化を遂げており、通信機器、大型機械装置、3Dプリンター、無人偵察機の他、インターネットサービスについても国際的競争力があり世界でも一流とされる企業が中国国内には多数存在している。しかし、これらの新産業は衰退の一途をたどる旧産業を相殺できるほどの規模にはまだ達していない。新産業が中国経済を牽引できるだけの規模に成長するまで、旧産業と新産業間での相反する利害は経済成長の減速に影を落とし続けるであろう。

新産業の成長にはある程度の時間を要するが、近い将来に予測される急速な経済成長の反動を一時的なもので終わらせるためには必要不可欠な時間と言える。

成長率の減少とともに浮き彫りになったのは、生産性の低下である。Harry Wu(2014)は、近年、全要素生産性(TFP)の成長率が1992～2001年には毎年1.5%、2002～2007年には毎年1.2%、さらに2008～2010年には毎年0.2%のペースで徐々に減少していると指摘している(表2)。ドーマーによるTFP評価における減少傾向はさらに顕著で、同期間でみれば5.0%から2.3%、さらには-2.3%まで減少したとしている。近年の生産性の低下は、2008年に導入された「4兆元対策」の余波と見られており、成長モデルの持続不可能性をも示す結果となった。成長モデルの転換は「中所得経済の罠(middle-income trap)」を回避するための第一歩となる必要がある。

表 2 中国産業の全要素生産性の成長率(%)

	1980-1991	1992-2001	2002-2007	2008-2010
産出額	8.6	12.7	18.8	13.3
労働力投入	0.3	0.0	0.3	0.1
資本投入	2.4	1.8	2.2	2.5
資材投入	6.7	9.4	15.1	10.5
TFP	-0.8	1.5	1.2	0.2

出典:Wu (2014)

上記は全て中国の成長モデルが限界に達したことを示している。中国は、もはや労働集約型産業による製品の輸出と固定資産への投資だけでは急速な経済成長を生み出すことができない状況にあり、今や高コストでも競争力があり付加価値の高いハイテク産業の構築を通し、経済成長をサポートするための新たなモデルが必要とされている。「中所得経済の罠」と称される現象に陥らないためにも、中国は技術革新と産業競争力を強化し、金融システムと国有企業(SOEs)を再構築することで、経済成長を推進する必要に迫られている。

この新たな転換には国際的に重要な側面がある。改革開放以降、中国はグローバル化の恩恵を受け続けてきた。北米、西ヨーロッパ、東アジアといった先進諸国へ製品を輸出し、資本、技術そして経営ノウハウまでを自国に取り込むことで、中国の経済は大きく成長した。しかし、この流れは急速に変化している。先進諸国の経済成長は既に大幅に鈍化しており、以前のレベルまで回復するまでには相当の時間を要すると考えられ、中国経済が急速な成長を続けたことで、中国は先進諸国と肩を並べるまでになったのである。

約30年前、韓国、台湾、香港の経済は、国内コストの急激な上昇に伴い「中所得経済の罠」という現在の中国と同じ壁に直面した。これらの国々は、労働集約型産業の工場のほとんどを珠江デルタへ移転し、国内産業構造の転換を図った。現在、労働集約型産業の工場の多くは、競争力維持のためにより低コストな地域へ再移転する必要に迫られており、一部の専門家は、鉄鋼、石炭、造船、建築資材における中国の余剰生産能力が、世界各地の発展途上地域において新たな市場を開発する可能性に言及している。

「一帯一路」は、中国が新たな経済的パートナーとの連携を模索するためのビジネスモデルなのである。本構想が対象とするのは発展途上にある国々であり、そうした国々の経済は適切な条件が揃えば急速に成長を遂げる可能性を秘めており、投資と輸出双方の新たな相手先として中国との協力関係を強いることなく構築することもできる。つまり、活気ある西ヨーロッパと東アジアの経済圏に挟まれた広大な発展途上地域には、中国の国際経済活動を促進し、世界経済の新たな成長の拠点となり得る可能性が秘められているのである。

3. 国際経済への影響力の大きさに注目する

1970年代後半、改革開放当時の中国国内の経済体制は、開発の進んでいない小規模で閉鎖的な農業を中心としたものであった。ところが、対外開放政策により国際経済の多大な恩恵を受け、その後数十年で経済成長を成し遂げた。長年にわたり被投資国として海外からの多額な直接投資を受け、輸出がGDPに占める割合は2007年には37%までに達した。経済成長の成功により経済大国の仲間入りを果たした今、中国が買うものは高額に、売るものは安価となり、現在の国際経済秩序とグローバル化の影響を受けていることは明らかである。

1944年に構築された現行の国際経済体制には、3つの特徴がある。1つ目は国際経済ルールの策定と適用において、アメリカが絶対的な主導的な立場にあること。2つ目は、ブレトン・ウッズ体制(BWS)崩壊の前後あたりから米ドルが国際通貨制度の機軸となっていること。そして3つ目は、IMF、世界銀行、世界貿易機関(WTO)の3つの国際機関が国際経済秩序を維持する役割を担っていることである。

この国際経済体制は、半世紀以上にわたり世界経済を着実に成長させてきた。しかし近年では、この体制の改革を求める声が高まっており、その要因として新興国市場が優勢となり、これまでは周辺的存在でしかなかった国際経済の意思決定において新興国が中核的存在としての立場を主張していること、また、アメリカにおけるサブプライム問題により、アメリカと米ドルが果たす国際的役割についての懸念が深まっていることがあげられる。

現在の国際経済体制は、特にアメリカをモデルとしており、自由貿易、自由投資、自由市場、そして厳しい市場規律を推し進めるものとなっている。しかし直近のサブプライム問題により、アメリカの経済体制における課題が浮き彫りとなり、それ以降、多くの経済学者がアメリカの金融政策と金融規律のみならず、連邦準備制度の有効性にも疑問を投げかけている。次に何をすべきであるかにつき意見の一致を見ることは難しいが、国際経済体制を新たな段階へとシフトし市場を創出する必要があることに関しては経済学者らの間での共通認識となっている。

世界経済は、現行の体制が敷かれた60年以上前とは明らかに異なっている。第二次世界大戦の末期には、多くの発展途上国の経済が崩壊し深刻な貧困に苦しんだが、国際機関や先進諸国より貧困削減と経済発展へ向けた金融支援や政策支援を受けたことで、現在では新興諸国市場は世界経済において重要な役割を担う存在にまで成長している。実際、2000年代以降著しい発展を遂げているブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカ共和国の5ヶ国で構成されるBRICSは、世界の人口の42%、世界のGDPの18%を占めているのである。

改革開放初期の数十年間、中国の指導者らは主に鄧小平が定めた「国際問題に対しては控えめな態度で取り組む」という原則に従ったが、その原則に従うことは徐々に困難となっていく。市場価格をベースに推計されるGDPでは中国は既に世界第2位の経済大国となっており、早ければ2013年にも購買力平価をベースにしたGDPではアメリカを追い越すと見られている(Feenstra et al. 2011)。中国は、今や世界の経済成長の3分の1を牽引するに至っており、その国際経済への影響力は、主に労働集約型産業で生産される製品、原材料、および一次製品の国際市場において明らかとなっており、2015年には、中国の影響力はさらに拡大すると言われる。さらに、A株市場および人民元の為替レートの変動率が世界中に衝撃を与えたことで、連邦準備制度理事会は金融政策の決定において中国の経済成長の減速を重要な要因として取り上げている。

中国と経済大国の間にある種の緊張が生じるのは当然のことである。ひとつには、先進国と新興国との間には潜在的に相反する利害関係が存在する。中国はこの先10～20年で世界最大の経済大国であるアメリカを追い抜く可能性もあり、双方がお互いの意図を測りかね疑心暗鬼になっている。過去にはそうした関係が紛争へと発展し、「戦争」という形で決着がつけられたこともある。現在のところ、中国、アメリカ双方の疑念が顕在化するに至ってはいるが、今後の連携に支障を来す可能性は否めない。

2点目は、イデオロギー的側面により生じる緊張である。残念なことに、西側諸国の多くは未だに中国を典型的な共産主義国と見ている。こうした認識は、世界的な金融危機を契機に深まった。結果的には、今後の経済改革が市場志向に向かうのか、それとも国家主導へと戻るのか、諸外国や国内の専門家たちの間で活発な議論を戦わせることとなった。今後中国が打ち出す改革によっては、世界市場における中国に対する信頼の低下を招くことにもなりかねない。

3点目は、先進国と新興国それぞれが理想とする経済体制の相違によって生じる緊張である。アメリカほどヨーロッパ諸国では徹底されてはいないが、多くの先進国では国家介入を限定的とする「自由市場」を理想としており、

この10年で新興国のほとんどはこの市場志向改革を採用し、経済発展を遂げた。しかしながら、経済成長に成功した東アジア諸国でも「ワシントン・コンセンサス」の原則に必ずしも忠実であった訳ではない。

国際経済体制の新たな改革は、世界的な金融危機を回避すべく取り組みを既に実現している。たとえば、中国や他の発展途上国から世界銀行やIMFの上級職員を任命したり、IMFへの出資割当額を見直すなどであり、以前と比べれば重要な一步を踏み出したのである。しかしながら、改革は思ったように進んではいない。アメリカ合衆国議会は、IMF改革法案を2015年12月に承認したものの、法案が提出されてから実に5年が経過しているのである。しかし、アメリカのIMFにおける拒否権は事実上維持されたままであり、アメリカと欧州諸国が世界銀行およびIMFの理事を任命する権限を保持している状況に変わりはないのである。

これまで中国が世界経済ガバナンスに果たす役割はさほど大きなものではなかったが、中国の経済規模が日本のそれを超えた今、より重要な役割を担うことが世界的に求められている。中国は世界的不況からの脱却、G20への参加、IMFおよび国際金融システムの改革など、世界経済においてより積極的な役割を果たす背景がそこにある。

世界の経済構造に中国が関与するようになると、西側諸国では中国はアメリカ主導の体制に対抗し得る体制を構築しようとしているのではないかという疑念が持ち上がるようになった。2010年12月、中国国務院国務委員の戴秉国は、国際問題における中国の長期的な政策をより明確にした論文を発表した(Dai, 2010)。戴は中国は経済発展を遂げた後も覇権を唱えないものとし、中国が既存の枠組み内で発展することを望んでいることを強調した。この主張は、外交政策と経済協力の両面において実行されるべきものである。

しかし、中国は、環太平洋パートナーシップ協定(TPP)から中国を意図的に排除しようという動きは、世界経済の発展にとって損失になるであろうと見ている。オバマ大統領はTPP締結時に、中国が世界経済の基準を作り上げることは望まないとしながらも、中国が今後TPPに参加する可能性があることを明言しており、その意味では、中国は「一帯一路」、AIIBによって新たな国際経済体制の確立に貢献し得る可能性があると言える。

4. 「一帯一路」の枠組み

「一帯一路」の目的は、各国の経済連携を密にし、相互協力をより深め、地域の経済発展を促進することであり、「一帯一路」は、地域内と関連国家の理解と信頼関係を醸成し、対話と友好関係を強化することにある。「一帯一路」は、①開放と包容、②協議と共有、③資金の融通、④相互利益、Win-Winという4つの原則に従う。WTOやG20など他の国際経済協力関係と比べると、「一帯一路」は原則開放されており、利害関係を有する者は存在しない。中国当局は、日本や韓国などの国が本構想に参加することを歓迎するとし、資金の融通により経済貿易の基盤を整備しなければならないとしている。本構想は政策提言でありながら、中国政府による国際的援助ではないと明言しているのである。

地理的には、「帯(Belt)」とは、一般的に3つのルートから成る。第一のルートは、中国から中央アジア、ロシアを経てヨーロッパに至る(バルト海)。第二のルートは、中国から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海に至る。そして第三のルートは、中国から東南アジア、南アジアを経てインド洋へと続くものである。そして「路(Road)」は、沿海の港から南シナ海を経てインド洋やヨーロッパに至るルート、さらに、中国の沿海の港から南シナ海を経て南太平洋に至るというルートである。現在、中国・パキスタン・バングラデシュ・インド・ミャンマーの経済回廊など、「一帯一路」の基幹ルートが形成されつつある。

控え目にみても、本構想の沿線諸国は26ヶ国に及び、世界の人口(44億人)の64%、世界のGDP(21兆米ドル)の30%を占める。東アジアと活気ある経済発展を続けるヨーロッパの間に挟まれた、3つの大陸を渡るこの「一帯一路」地域は、経済発展の大きな可能性を秘めているのである。

このうち、シルクロード経済ベルトは新ユーラシアランドブリッジとして機能する経済・貿易の中核ルートであり、主要な都市や中国・モンゴル・ロシア・中央アジア・西アジア・インドシナ半島間を結ぶ経済協力回廊である。そして、21世紀海上シルクロードは、主要な港湾を結び、妨げられることなく安全で効率的な物流ルートを共同で構築できる。

この国際協力・開発におけるインフラ建設が果たす役割は、この「一帯一路」が他の多くの国際的な協力関係や体制とは一線を画す最も重要な特徴である。これは、中国の改革期においてインフラへの大きな投資が急速な経済成長を促進し、中国の奇跡にも近い発展に寄与したものの1つであることが大きく影響している。加えて「一帯一路」沿線国家のほとんどが基本的にインフラへの投資が十分に行われていない国々であるという点も大きい。インフラが未整備の理由は国によって異なるが、金融支援による制約がある国もあれば、単に計画から構築までの推進力を欠いている国もある。

「一帯一路」は、先進国が発展途上国のインフラ事業の構築を手助けする意味で、これまでの発展格差を埋めるものである。2014年前半、IMFは経済成長を安定させる取り組みの一環として、世界各国にインフラへの投資をより積極的に行うよう呼び掛けた。しかし、それは資金援助が大幅に不足していたことで、それより先へ進展することはなかった。ADBの推定によると、アジアのインフラ建設需要は2020年までに7,300億米ドルに達する可能性があるとしているが(ADB and ADB Institute 2009)、ADBは年間100億米ドルしか提供することができない。しかし、新しく設立されたAIIBは、その資金面での差異を埋めることができるのである。うまくいけば「一帯一路」は、インフラ建設のための資金を公共および民間機関から調達することができるはずである。既に、検討中または計画段階に入っている事業が数多く存在する(表3)。これらは国境を越えるインフラ整備であり、高速鉄道の建設、石油・ガスパイプラインの整備、通信回線と電気配線の接続の3つの分野に主に分けられる。

表3 「一帯一路」の国境を超えたプロジェクト

プロジェクト名	プロジェクトの概要
高速鉄道	ユーラシア高速鉄道(ロンドンを起点とし、パリ、ベルリン、ワルシャワ、キエフを経由してモスクワまで接続し、そこから2本に枝分かれして1本はカザフスタンへ、もう1本はロシアの極東、中国の満州へと接続) 中央アジア高速鉄道(ウルムチを起点として、ウズベキスタン、トルクメニスタン、イラン、トルコを経由し、ドイツまで接続) 汎アジア高速鉄道(クミンを起点としてミャンマー、ラオス、ベトナム、カンボジア、マレーシア経由でシンガポールまで接続し、もう一本はタイを経由) インド鉄道/スリランカ港と、隣接する工業団地
石油/ガスのパイプライン	西から東へのガス送電線 中央アジアの天然ガスのパイプライン線 中国-ロシア東部線、西部の天然ガスパイプライン
通信回線と電気配線の接続	中国・ミャンマー、中国・タジキスタン、中国・パキスタン国境通信回線 対東南アジア水中ケーブルプロジェクト 南西部電源と通信回線、中国・ロシア間の電力・通信の構築または高度化計画

出典: 著者が独自に収集したデータ

「一帯一路」は単にインフラ建設の整備に留まらず、広範に及ぶものであり、その協力には次の5つの重点領域が含まれる。

①政策面の意思疎通

本構想は、広く政策面での意思疎通を図るため、沿線諸国との多層の関係性を構築し、共通の関心を深め、相互の意見の一致を図り、政治への信頼が促進されることを目指している。開発戦略の策定、行動計画の立案、具体的な対策についての十分な意見交換を通じ、大規模なプロジェクトにおける協力体制を構築することにある。

②インフラの連結

本構想は、根幹をなすインフラ建設のための計画を推進し、技術面での向上を加速させ、アジア、ヨーロッパ、アフリカの関連地域に連結するインフラ網を形成することを目指している。これらの計画は、気候変動の影響も考慮し、低炭素社会に向けたクリーンで経済的なエネルギーを推進するものである。

③貿易の円滑化

本構想では、投資と貿易の円滑化のため課題解決を慎重に行い、様々な障壁を排除した上で、各国間に自由貿易ゾーンを構築することが計画されている。また、二国間投資協定をこれまで以上に活用し、研究開発と地域産業との統合プロセスを確立し、国家間を横断する業界バリューチェーンの形成を促進する。

④資金融通

金融協力および支援は、「一帯一路」の重要な柱である。本構想は、広範に及ぶ国境を超えての金融面での政策的課題に取り組むもので、金融支援を行う機関には、アジア債券市場、人民元建て債券市場、AIIBおよびBRICSの新開発銀行、中国・ASEAN銀行資本連合およびシルクロード基金が含まれる。これら共同体としての取り組みを通じ、本構想はアジアの通貨の安定、投資やクレジットが促進することを期待している。

⑤民心との意思疎通

友好的な協力の精神は、シルクロード文化のひとつであり、この新しい構想を成功させるための基礎となる。本構想は、文化、学術および人材交流、メディア協力、そして異なる文明同士の対話と融合を促進することも目指している。国家横断的な観光、疾病制御、共同研究および政党や議会交流もまた、相互理解と信頼を高めるための重要な手段である。

これらのすべての重要な領域において顕著な進歩が確認できれば、「一帯一路」は国際経済協力のもう一つの包括的なモデルとなる可能性がある。しかし、インフラ整備に重点を置いていることを除き、当該モデルが他の国際的な取り組みとどのように異なるのかはまだ明確ではない。中国国内では、多くの地域が、既に積極的に統合と国際協力を推進する方法を模索しており、南西部地域は「帯」と「路」の双方をつなぐ重要なゲートウェイとなることを、そして北東と北西の地域は、中央および西アジアとロシアとを結ぶ効率的な輸送拠点を目指し、東の沿岸地域は、空、海、陸の交通施設を積極的に開発し、新しい「路」において最前線となるべく位置を固めようとしている。

5. 新構想の事前評価

「一帯一路」は、おそらく史上最も壮大な中国の国際政策構想である。歴史家らは、産業革命までは中国が世界最大の経済大国であったことを認めているが(Madison 2006)、それは主に人口の多さに起因するもので、一人当たりの所得の高さによるものではなかった。加えて中国は、これまで国境を越えた国際経済において積極的な役割をほとんど担っていない。

国際経済においてリーダーシップを担うことに中国が新たに関心を持ち、そして「一帯一路」を策定したことは、おそらく3つの要因がきっかけと言える。第一に、中国の発展が次第に減速するにつれ、成熟した経済への投資を含む国際貿易への依存という過去の発展パターンはもう機能しなくなっていることである。中国は、国内および国際的な経済戦略を再構築することで、持続的かつ力強い経済成長を支えるための新しい方法を模索する必要がある。第二に、改革開放制度の導入以来、ほとんどの期間において、中国は国際情勢の中では目立たない姿勢を敢えて維持していた。しかし、主要な新興大国となった今、もはや巨象が木に隠れることは不可能である。国際社会も、国際経済体制において中国がより大きな責任を担うことを絶えず求めている。そして第三に、既存の国際経済体制は、新興国市場が既に重要な役割を果たしつつある新たな世界経済の現実ともはや両立するものではなくなっていることである。とは言え、国際機関の改革は非常に困難である。国際機関によって続けられる従来の政策教義は、「一帯一路」地域を含む、開発途上国においてはあまり機能していない。

「一帯一路」は、成功した場合、世界経済にとって重要な好機を生み出すことができる。本構想は、一方では、経済的にはまだ開発されておらず、政治的にも不安定な「一帯一路」地域を世界経済発展のために新しい活気ある拠点へと変える可能性を秘めている。この地域に住んでいる、世界の人口の64%を占める人々の生活水準を大幅に向上させるだけでなく、世界経済の成長に貢献する世界的なサプライチェーンの一役を担うことになる。これ

は、中国の経済成長に間違いなく寄与するはずである。一部の市場アナリストは、「一帯一路」に関連した新たな投資が、2015年には中国のGDPを0.25%押し上げる可能性があるとの見積もっている。³

その一方で、本構想は、国際経済開発政策に関するいくつかの新しい考え方を提供している。開放性及び平等に協力すること、また相互利益の原則に従うこと。これは、国際機関が途上国政府に政策上のアドバイスを提供するという慣行とは非常に異なる。経済発展、特にそれを実行するための解決に繋がるインフラに重点を置くことで、既存の国際経済体制への貴重な補完となるはずである。最高の政策、制度というものは異なる開発段階にある様々な国により異なるという「一帯一路」の暗黙のうちに意味していることはまた、既存の制度の改革においても真剣に考えるに値する。

アメリカがもたらした体制と競合する類似の国際経済体制を構築する意図は、中国にはないということを明確にしておく必要がある。中国は、これまでの数十年、国際化の恩恵を受けてきた存在であり、その開かれたかつ大規模な国際体制を継続させるための多くの投資を行っている。しかし、広く認識されているように、既存の体制は、新しい経済の重要性と、新興国市場の政策的な考え方を反映するように改革する必要がある、先進国および新興経済国は協力してより良いシステムを構築すべきである。そして中国と他の主要な新興市場の経済国は、意思決定プロセスにおいてより大きな影響力を持つべきである。この意味では、環太平洋パートナーシップ協定(TPP)の交渉から中国が意図的に排除されたことは、有益な展開ではなかった。

以上、すべての有益性と機会を述べたが、「一帯一路」はまだ始まったばかりであり、それがもたらす結果の最終的な評価をするのは時期尚早である。しかし、この構想には成功または失敗を決定するための、いくつかのリスク要因があることも認識しておく必要がある。

第一は、明確な調整機関がないことである。上海協力機構(SCO)などのいくつかの既存の組織や取り組みは、対話と交流の目的には役立ち、各国間の調整において深い信頼や柔軟性を生み出してはいるが、一方で一貫性を犠牲にする。例えば、国境を越えた高速鉄道に沿ったすべての国の間で同じ手順、効率性、安全性という基準を守ることは困難であろう。本構想には、協力のための5つの重要分野があるが、そのほとんどは有効な調整メカニズムが実現しなければ、実施することは困難である。それは、最低限の割り当てられた政策の枠組みや原則が無ければ、国際協力が実を結ばないということでもある。

第二に、国同士の政治的な価値がくい違うというリスクが存在する。「帯路」地域の26の国は、社会主義、資本主義、皇帝教皇主義など様々な政治体制、経済体制が混在している。伝統的に、中国の外交政策は他国の国内事情に干渉しない原則に則っている。特に人と人との交流が伴う場合、政治が国際経済協力の外に在ることができるかどうかは、まだ明確ではない。少なくとも中国が「一帯一路」を通していわゆる「中国モデル」を強いているという印象を持たれないようにすることが賢明である。

第三に、中国の輸出の余剰能力に関する緊張状態の兆しが見え隠れする。何人かの中国の専門家らは逆効果を招くとする主張の1つに、「一帯一路」が中国の大規模な過剰生産能力を吸収してくれるだろうという考えを挙げている。それはいくらかの真実を含んでいるとしても、「帯路」国に過剰生産能力を流してしまうのは全体のモデルを台無しにしてしまうことにつながる。例として鉄鋼業を挙げると、中国の現在の生産能力は11億トンである。これは、米国と日本を合わせた生産能力よりも高く、少なくとも3〜4億トンは過剰である。昨今、中国の鉄鋼輸出品の増加は既に国際価格を押し下げ、多くの国で不安を引き起こしている。

そして、第四に、国家横断型プロジェクトの財政上の持続可能性を成し遂げるのは難しいであろうということである。「一帯一路」の狭義では、経済開発を促進するインフラを構築する上で商業化は重要とされる。しかし、中国の政府と企業は、国境を越えたプロジェクトの実績が少なく、2015年、中国企業は約1,000億ドルの外国に対する直接投資を行ったが、そのうち約15%が「一帯一路」国へ回され、中国の国外向け直接投資プロジェクトのほとんどは利益をもたらさなかったのである。各国間の異なる文化、法制度と政策に直面する中でプロジェクトを実行するのは難しい。まして異なる政治体制と社会的信条を抱えるこれほど多くの国を通して運営される、国境を超えるプロジェクトを管理するのはさらに困難である。「一帯一路」が「西側諸国を目指す(Go West)」として、多くのインフラ

³ 「一帯一路が2015年に中国のGDP成長を0.25%加速させる可能性」, <http://www.jiemian.com/article/251588.html>.

事業が財政的見返りを求めずに構築された初期の政策の国際版となってしまうことを、中国政府はあらゆる努力を行い、防がねばならない。

要約すると、「一帯一路」は、AIIB及びBRICS新開発銀行と並んで中国の主要な国際的取り組みの1つと言える。これは確かに新興勢力としての中国の新しい主張である。本構想は、世界経済を大きく変化させる可能性がある重要なものであるが、政治、政策調整、プロジェクト管理の分野においてその実施を成功させるための障壁は高い。しかし、最低限、広大な発展途上地域のインフラ連結の改善に中国が関心を示していることは、賞賛され、奨励されるべきであろう。

【参考文献】

Asian Development Bank and Asian Development Bank Institute (2009) “Infrastructure for a Seamless Asia”, Manila and Tokyo. (日本語訳:アジア開発銀行、アジア開発銀行研究所(2009年)「シームレス・アジアに向けたインフラストラクチャー」マニラ、東京)

Cai, F. and Lu, Y. (2013) “The end of China’s Demographic Dividend: The Perspective of Potential GDP Growth”, in China: A New Model for Growth and Development, Eds. (日本語訳:Cai, F. and Lu, Y., (2013)「中国の人口動態の配当の終了:潜在的なGDP成長の観点」、中国:成長と開発の新モデル。)

Ross Garnaut, Fang Cai and Ligang Song, Canberra and Beijing, Australian National University E-Press and Social Science Academy Press China. (日本語訳:Ross Garnaut, Fang Cai and Ligang Song、キャンベラおよび北京、オーストラリア国立大学 Eプレス・社会科学学術出版社 中国)

Central Committee of the Communist Party of China (Central Committee) (2013) “Decision of the Central Committee of the Communist Party of China on Some Major Issues Concerning Comprehensively Deepening the Reform”, Third Plenum of the 18th National Congress, November 2013, Beijing. (中国共産党中央委員会(中央委員会)(2013年)「改革の全面的深化における若干の重大な問題 に関する中共中央の決定」、中国共産党第18期中央委員会第3回全体会議、2013年11月)

Guan, Tao (2015) “‘One Belt & One Road’ Initiative: Strategy, Progress and Challenges”, Presentation at the CF40-NCAER Workshop, October 19, 2015, New Delhi. (日本語訳:Guan, Tao (2015年)「『一帯一路』構想:戦略、進捗と課題」、CF40-NCAERワークショップでのプレゼンテーションにて、2015年10月19日、ニューデリー)

Huang, Yiping (2010) “Dissecting the China Puzzle: Asymmetric Liberalization and Cost Distortion”, Asian Economic Policy Review, vol. 5, no. 2, pp. 281-95. (日本語訳:Huang, Yiping (2010年)「中国の謎の分析—非対称的自由化とコストの歪み」、Asian Economic Policy Review, vol.5, no.2, pp.281-95)

Huang, Yiping (2015) “‘One Belt & One Road’ Under China’s new international economic diplomacy”, China International Studies (Guo Ji Jing Ji Ping Lun, in Chinese), 2015 (1): 48-53. (日本語訳:Huang, Yiping, 2015年「一帯一路 中国の新たな経済外交」、中国国際問題研究院、2015(1): 48-53。)

Lin, J. Y. and Zhang, F. (2015) “Sustaining growth of the People’s Republic of China”, Asian Development Review, 1(32): 31-48. (日本語訳:Lin, J. Y. and Zhang, F. (2015年)「中華人民共和国の維持的成長」、Asian Development Review, 1(32): 31-48。)

Lu, Feng, Li, Xin, Li, Shuangshuang, Jiang, Zhixiao, Zhang, Jieping, (2015) “Why China? Economic logic of the One-Belt and One Road” China International Studies, 2015 (3): 9-34. (日本語訳:Lu, Feng, Li, Xin, Li, Shuangshuang, Jiang, Zhixiao, Zhang, Jieping (2015年)「何故中国なのか? 一帯一路の経済理論」中国国際問題研究、2015(3): 9-34)

National Development and Reform Commission (NDRC), Foreign Ministry and Ministry of Commerce (with approval by the State Council) (2015) “Vision and Action for Jointly Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road”, Bo’ao Forum, March 2015, Hainan. (日本語訳:国家発展改革委員会(NDRC)、外務省・商務省(国務院によって承認)(2015年)「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロード共同構築への構想と行動」、Bo’ao Forum、海南、2015年3月)

Perkins, D. H. (2015) “Understanding the slowing growth rate of the People’s Republic of China”, Asian Development Review, 1(32): 1-30. (日本語訳: Perkins, D. H., 2015年「中華人民共和国の成長率鈍化の分析」、Asian Development Review, 1(32): 1-30。)

World Bank (2012) “China 2030: Building a Modern, Harmonious and Creative Society”, Washington DC, World Bank. (日本語訳: 世界銀行、2012年、「中国2030: 近代のかつ調和のとれた創造的社會の構築」、ワシントンDC、世界銀行)

Zhuang, J., Vandenberg, P. and Huang, Y. (2012) “Growing beyond the low-cost advantage: How the People’s Republic of China Can Avoid the Middle-Income Trap”, Manila, Asian Development Bank and Beijing, National School of Development, Peking University. (日本語訳: Zhuang, J., Vandenberg, P. and Huang, Y. (2012年)「低コストの優位性を越えた成長: 中華人民共和国はどのように中所得經濟の罅を回避することができるか」、北京大学国家發展研究院、北京マニラ、アジア開發銀行)

I-2. 「一帯一路」と中国の発展戦略

張可雲

中国人民大学区域・城市経済研究所 教授
一帯一路経済研究院 研究員

1. はじめに

「一帯一路」(「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」の総称)は、中国の打ち出した注目の重大戦略構想である。中国の伝統文化における「和為貴」(和を貴しと為す)という精神を体現した構想である。本稿は、「一帯一路」の本質と国内外の背景を解き明かし、その他の戦略との関係や「一帯一路」建設の「SWOT」、今後の実施における重点、政策の方向性を分析したものである。本稿によると、「一帯一路」戦略は、中国の国際的な地位と影響力が高まった結果としての必然的選択であり、国内外の背景に生じた変化を受けて目的を持って出された行動プランである。その他の中国の重要戦略とも緊密に結びつき、中国の新たな世界的視野と経済強国の建設という大志を表すものである。「二つの打ち立て」(世界新地域経済協力枠組と世界利益共同体の打ち立て)を通じて世界の均衡発展を促し、グローバル化を方向付けようとする戦略配置であり、中国の戦略の重点をこれまでの国内に偏ったものから国内外をまたぐものに変え、国内の工業化や都市化、地域の協調発展などの重大な戦略任務を遂行する新たな方法を探るものである。「一帯一路」建設をめぐる、中国は、国家による調整と地域による管理の制度を着実に新たなものとし、革新や産業発展、都市化・地域協調、全方位開放、文化発展、生態(エコ)文明建設などでの具体的な政策を形成していくこととなる。

「一帯一路」建設は、未来の発展の新たな空間を切り開くための中国の重点計画「4+3」¹の一つであり、国内外からの注目を集める重大な戦略配置であり、行動である。2年もしない短い間に、中国政府は、「一帯一路」をめぐる、当初の構想から戦略の策定、行動確定までの全過程を走りきり、世界の多くの国からの幅広い共鳴と積極的な反応を得ることができた。

古代のシルクロードをめぐる、世界の多くの国や団体が様々な構想や戦略、計画を打ち出してきた²。その中で中国の打ち出した「一帯一路」戦略だけがなぜこれほど注目されているのか。戦略の目的は何か。国境を超えたこの行動は、中国の他の戦略とどう関係してくるのか。中国の未来の政策は何を重点としたものか。「一帯一路」はすでに、国内外の学術界のホットな研究テーマとなっている。しかし、中には、まったく正しいとは言えない観点も多い。例えば、「一帯一路」建設は中国の過剰生産力移転のためだという観点があるが、「一帯一路」の本質を踏み外している。また「一帯一路」は中央政府だけにかかわる事情で、地方政府には関係ないと説明する人もいる。「一帯一路」の起点はどこかという議論に熱中する人もいる³。

¹ 2015年10月29日、中国共産党第18期中央委員会第5回全体会議で採択された「国民経済和社会発展第13期5カ年計画の制定に関する中共中央の提案」は、発展の新たな空間の開拓を論じる際、「地域発展の総体戦略を土台とし、『一帯一路』建設と京津冀(北京・天津・河北)協同発展、長江経済ベルト建設を手引きとし、沿海・沿川・沿線経済ベルトを中心とした縦横の経済軸帯を形成する」との方針を打ち出している。「4+3」のうち「4」は4大戦略地域を指す。地域発展総体戦略の基本的な中身は、「西部の開発、東北の振興、中部の発展、東部の先導」とまとめることができる。「3」は、「一帯一路」建設と京津冀協同発展、長江経済ベルト建設を指している。「4+3」のかかわる範囲には大きな違いがある。

² 代表性な構想や戦略、計画には次のものが挙げられる。1993年5月、欧州委員会は、「欧州—コーカサス—アジア輸送回廊」(TRACECA)の建設を打ち出した。1997年、日本の橋本内閣は、「シルクロード外交」との新戦略を打ち出した。この戦略は、中央アジアとコーカサスの8カ国を「シルクロード地区」と呼んだ。1998年、キルギスはシルクロード外交戦略を打ち出した。2000年9月、ロシアとインド、イタリアの3カ国は、「北南回廊」計画を打ち出した。2011年7月、米国のヒラリー・クリントン國務長官は米国の「新シルクロード」計画の打ち出しを明確化した。2013年9月、習近平主席は初めて、シルクロード経済ベルトの構想を打ち出し、カザフスタンのナザルバエフ大統領の賛同を得た。2013年11月、ロシアのプーチン大統領は、ユーラシアを覆う大型貿易計画を打ち出した。この計画は、鉄道運輸を土台とし、韓国・朝鮮・ロシアなどの国をカバーするものだった。2013年11月、韓国の朴槿恵大統領は、釜山を出発して朝鮮、ロシア、中国、中央アジア、欧州を貫く「シルクロードエクスプレス」の建設を呼びかけた。

³ 厳密に言えば、「一帯一路」戦略がなくても産業移転は出現し得る。つまり産業移転は、中国の発展が現段階に達したことで地域経済の法則を受けて出現した現象であり、「一帯一路」戦略によって引き起こされたものではない。「一帯一路」建設の主要目的は、過剰生産能力を移転することではない。だが多くの人は両者の関係を過度に強調している。「一帯一路」戦略を通じて過剰生産能力を海外に移転すべきだと公に主張する人までいる。この方面での研究は数多い。参照：林毅夫「産能過剰、中国還有投資機会嗎」(『商週刊』2015年第10期)、熊艾倫・蒲勇健・張勇「『一帯一路』与過剰産能轉移」(『求索』2015年第12期)。地方政府の「一帯一路」建設への参加を否定する観点は専門性を欠いており、ここでは議論しない。起点論争は歴史観を欠いたつまらない議論である。「一帯一路」の起点は歴史的に何度も変化している。記者の張建学は、このよ

本稿は、「一帯一路」の本質と背景を明らかにし、正確でない認識を訂正し、他の戦略との関係を分析し、「一帯一路」建設のSWOT(強み、弱み、機会、脅威)、未来の政策の方向も解き明かす。2. では「一帯一路」の本質とその基本的な背景を分析し、3. では「一帯一路」と中国の他の戦略との関係を検討し、4. では未来の「一帯一路」建設のSWOTを簡単にまとめ、5. では「一帯一路」の実施重点と未来の政策方向を分析し、6. では総括を行う。

2. 「一帯一路」の本質と基本的背景

2013年9月から10月にかけて、カザフスタンとインドネシアを訪問した習近平主席は、「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」の二構想をそれぞれの地で打ち出し、国際社会の幅広い注目を集めた。同年11月12日、中国共産党第18期中央委員会第3回全体会議で採択された「改革の全面的深化の若干の重大問題に関する中共中央の決定」(以下「改革決定」)は、「シルクロード経済ベルトと海上シルクロードの建設を推進し、全方位的な開放の新たな局面を形成する」との方針を提出した。2015年3月28日、国務院の権限を受けた国家発展改革委員会・外交部・商務部は共同で、「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」(以下「ビジョンと行動」)を発表した。中国の国際的な影響力を体現する戦略構想「一帯一路」が実施段階に入ったことを示すものとなった。当初の構想から戦略の確定(「改革決定」提出)、行動の枠組の決定(「ビジョンと行動」提出)までにかかった時間は2年に満たない。中国中央の政策決定者が「一帯一路」をいかに重視しているかが伺える⁴。「一帯一路」の呼びかけは、中国国内で幅広い議論を呼んだだけでなく、多くの国々の注目も集めた。この戦略と行動の主要目的は何か。

「一帯一路」建設の目的は「ビジョンと行動」に明示されており、「世界の新たな地域経済協力の枠組を打ち立てる」「世界利益共同体を打ち立てる」という「二つの打ち立て」にまとめられる⁵。「一帯一路」の本質はこの二つにあり、また両者は密接に関係している。つまり、世界利益共同体の打ち立てとは、国際経済の一体化実現に努力するというところで、そのためには国際的な地域経済協力の強化が必要となる。また世界の新たな地域経済協力の枠組の打ち立ては、「一帯一路」建設の重点であると同時に、経済一体化というグローバル化の理想や目標の実現に必要な手段となる。他の国・国際組織が提出した類似の構想・戦略・計画に比べ、中国の「一帯一路」構想はより大きな呼応と共鳴を得ている。その原因には、戦略提出の独特な国内外の背景があるが、不振続きの世界経済に新たな活動の場が生まれることへの期待もある。

「一帯一路」が打ち出された国外の背景としては、中国の国際的影響力の向上、グローバル化4.0への適応、国家の安全の確保、世界発展の局面の均衡化などがある。

2.1. 「一帯一路」が提出された国際的な背景

①中国の国際的影響力の向上

第一に、「一帯一路」は、中国の国際的影響力を高めるための必然の選択と言える。

2010年に公布された「第12次5カ年計画制定に関する中共中央の建議」は、「中国社会の生産力は急速に発展し、総合的な国力は大幅に向上し、人民生活は明らかに改善し、国際的な地位と影響力は顕著に高まっている」と指摘している。改革開放から21世紀初めまでは、世界経済の成長に対する中国の貢献はそれほど際立ったもの

うな論争の意義のなさについて詳細に論じている。詳しくは張建学「到底哪裏是絲綢之路的起点？」(『環球市場信息導報』2015年第4期)参照。

⁴ 張可雲『「一帯一路」建設的国際視野、操作重点与影響展望』(『中国發展觀察』2015年第4期)

⁵ 「ビジョンと行動」は、「一帯一路」建設の目的について2カ所で記述している。「時代背景」の部分では、「中国政府は、平和協力と開放・包括、相互学習、相互利益・ウィンウィンの理念を掲げ、実務協力を全方位的に推進し、政治的な相互信頼と経済的な融合、文化的な包括を特徴とした利益共同体・運命共同体・責任共同体を構築することを呼びかける」としている。「枠組と考え方」の部分では、「経済要素の秩序ある自由な流動と資源の効率的な配置、市場の深いレベルの融合を促進し、沿線各国の経済政策の協調の実現を推進し、さらに大きな範囲でさらに高水準でさらに深いレベルの地域協力を展開し、開放的で包括的な均衡の取れた幅広く利益をもたらす地域の経済協力の枠組を共同構築することを主旨とする」としている。

ではなかった。第10次5カ年計画期(2001-2005年)に入ってから、中国の国際影響力は高まり続け、第11次5カ年計画期(十一・五、2006-2010年)には、世界の経済成長に対する中国の貢献率は30.69%に達した。中国の第4次5カ年計画(1971-1975年)から「十一・五」の時期までのB10国家(世界のGDPトップ10の国)の世界の成長に対する貢献率は表1を参照。

表1 各時期の世界の成長率に対する世界10大国の貢献率(%)

	1971-1975	1976-1980	1981-1985	1986-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010
米国	22.40	27.46	33.60	25.64	31.42	38.39	26.34	9.22
中国	1.35	1.60	4.61	3.47	11.67	8.21	15.00	30.69
日本	17.50	16.74	23.73	22.66	10.34	3.91	6.12	1.69
ドイツ	4.79	6.09	3.29	5.78	5.47	3.36	1.20	3.11
フランス	5.24	4.27	2.61	3.96	2.29	3.37	2.32	1.03
英国	3.17	2.43	3.68	4.29	3.26	4.62	4.90	1.15
ブラジル	4.88	3.83	0.90	1.18	2.74	1.24	2.00	4.13
イタリア	3.49	4.69	2.45	3.32	2.11	2.01	1.17	-0.31
ロシア	—	—	—	9.56	-4.90	0.40	1.90	1.51
インド	0.74	0.74	1.75	1.72	2.60	2.44	3.88	7.22
合計	63.56	67.84	76.62	81.58	67.01	67.95	64.83	59.43
世界	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

注:①オリジナルデータは世界銀行データベース「World Development Indicators」(WDI)②2012年GDPの大きい順に配列した。

③増加量は2000年の基準価格に基づいて計算した。世界の成長に対するi国の貢献率=i国の増加量/世界の増加量。

中国はここ数年、世界の経済成長に対する貢献率でずば抜けているが、中国の一人当たりの経済水準は高くなく、上昇の余地は依然として大きい。世界銀行のWDIデータによると、同年の価値での計算で、中国の2013年の一人当たりGDPは米国の12.83%、日本の17.62%にすぎない。米国と日本の一人当たりのGDPはそれぞれ中国の7.79倍、5.68倍に達する。中国は世界第二の経済国であるが、第一の経済国である米国と第三の経済国である日本との一人当たりGDPでの格差はまだ非常に大きい。このことも中国経済の拡張の余地はまだ非常に大きく、国際的な影響力はまだ一層高まる可能性があることを示している。

②グローバル化 4.0

第二に、「一帯一路」は、「グローバル化4.0」に適応するための戦略的な手配である。

グローバル化はこれまでにすでに3つの段階を経てきた。現在は、中国を代表とする新興国家が、新たなグローバル化の局面を模索している。これまでの段階はそれぞれ「軍事的略奪」「軍事的殖民」「西側主導」という特徴を備えてきた。だが中国が呼びかけるのは、平等に参加するグローバル化である(図1)。

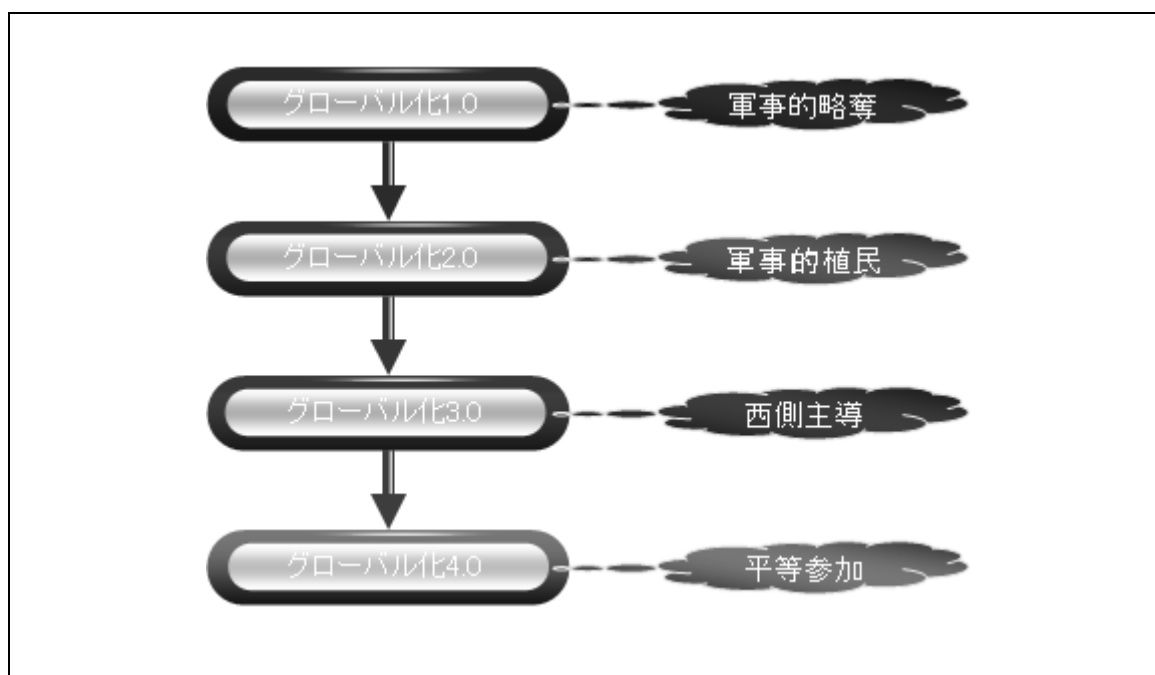


図1 グローバル化の4つの段階とその特徴

15世紀、各種の技術とりわけ航海技術の向上に伴い、欧州のポルトガルやスペインなどの国は新航路の開拓を開始し、戦争や略奪を通じて世界のその他の場所と直接的な経済関係を持つに至った。これは人類初の本来の意義でのグローバル化と言える。グローバル化1.0の基本的な特徴は軍事的略奪にある。第2回目のグローバル化プロセスは、英国やフランスなどの国でまず発動された工業革命に始まる。これらの国家は先発優位を生かして、植民の拡張を通じて世界市場体系を構築した。グローバル化2.0の基本的な特徴は軍事的植民にある。20世紀中葉以降は、ますます多くの植民地が独立し、強大な軍事力によって無理に構築されていたグローバル経済体系の維持は難しくなった。米国を筆頭とする西側先進国は、WTO（前身はGATT）と世界銀行、国際通貨基金の3大国際経済組織の設立を通じて、経済グローバル化の規範制定と主導を図った。グローバル化3.0の基本的な特徴は西側主導にある。

すでに発生したグローバル化の3段階はそれぞれ特徴を持つが、不平等であるという点で共通している。軍事的略奪と軍事的植民はすでに現代文明によって恥ずかしいことと考えられている。また米国という世界唯一の超大国が主導するグローバル化3.0は、国家間の利益分配の明らかな不均衡をもたらし、一部の発展途上国は国際政治における発言権を欠いており、このことはますます多くの国の不満を呼んでいる。このためこうした状況の下、多くの国は、平等とウインウインを特徴とした新型のグローバル化の規則と統治体系を新たに構築することを求められている。米国の世界経済における地位の低下と世界の成長に対する中国の貢献の絶え間ない向上を受け、中国を含む新興国家は、新たなグローバル統治体系を呼びかけ始めている⁶。

③国家の安全の確保

第三に、「一帯一路」は、国家の安全を確保するために必要なものである。

国家の安全には様々な側面がある。「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」の建設は、国際テロ活動取り締まりの国境を超えた協力と、エネルギーの安全確保という2つの面から、国家の安全保障を支えることとなる。

⁶ 張可雲、蔡之兵「全球化 4.0、区域協調発展 4.0 与工業 4.0——“一帯一路”戰略的背景、内在本質与關鍵動力」（『鄭州大学学报（哲学社会科学版）』2015 年第 3 期）。英語版は ZHANG Keyun, CAI Zhibing, Globalization 4.0, Regional Coordinated Development 4.0, and Industry 4.0: The background to the “One Belt, One Road” strategy and its intrinsic nature and critical power, ERINA REPORT No.127, 2015.

オーストラリアの経済・平和研究所 (Institute for Economics and Peace、IEP) の研究によると、世界のテロ指数が最高な地域は、中東と中央アジア、南アジア地区にある。イラク・パキスタン・アフガニスタン・インドは、テロ指数が最高の4カ国であり、従来のシルクロードの核心地域はほぼ全域、国際テロに覆われている。

21世紀に入って以来、中国は「3つの勢力」(暴力テロ勢力、民族分裂勢力、宗教極端勢力)の衝撃をますます受けつつある。このような背景の下、国家安全を確保するため、中国と上海協力機構のその他の加盟国は2001年6月15日、「テロリズム・分裂主義・過激主義取り締まりに関する上海公約」に調印した。シルクロード経済ベルトの建設は、上海協力機構を土台としてテロ防止・取り締まりの範囲を拡大することを可能とする。中国は中央アジア諸国と長年にわたって、国家主権や領土保全、安全・安定などの重大な核心的利益にかかわる問題について相互に支え合い、二国間と上海協力機構の枠組内で力を合わせて「3つの勢力」や薬物密売、国際組織犯罪の取り締まりを進め、地域の安定と平和の維持を図ってきた。

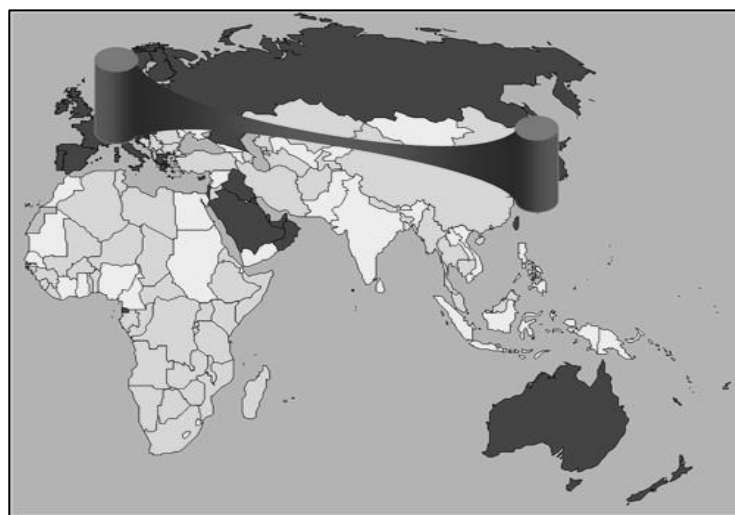
現在、中国で消費されている石油の60%以上と天然ガスの30%以上は国外から輸入されており、エネルギーの対外依存度は日増しに高まっている。また海上輸送にも高度に依存しており、中国は「マラッカ・ジレンマ」から抜け出す必要に迫られている。中国と中央アジア諸国は密接に協力し、政治関係の強みを経済協力の強みに転化し、地理的な隣接と経済的な相互補完の強みを実務協力の総合的な競争の強みに転化する取り組みを通じて、相互利益とウィンウィンの可能な利益共同体を作り出し、国家のエネルギーと経済の安全を一定程度保障しようとしている。

④世界の発展局面

第四に、「一帯一路」は、世界の発展局面を均衡化させる役割を担っている。

現在の世界の経済と社会の発展は極めて不均衡なものである。世界には現在、高度に発達した極が3つある。北米と欧州、東アジア(日本・韓国・中国沿岸地区を含む)の各地区である。欧州と東アジアの間のユーラシア大陸の内陸部には、大量の遅れた国と地域が存在している(図2)。相互に利益のある協力と利益共同体の構築は、これらの途上国・地域の発展水準を一定程度高めることを可能とする。また国際テロの増殖は往々として貧困と大きく関係しており、協力を通じて経済を発展させることで貧困な途上国・地域の様相を変えることは、国際テロに打撃を与える重要な手段の一つである。

内部には大きな地域間の発展格差が存在するものの、長期にわたる急速な発展を経て、中国はすでに、国際援助の一定の能力を備えるようになっており、「一帯一路」に関連する国家と地域の発展の均衡化に向けてできるだけの貢献をする能力を持っている。



出典:世界銀行データベース「World Development Indicators(WDI)」(2015年4月版)における2013年のGNIデータを用いて作成。

GNIはドルの当年価格を単位としてアトラス法によって計算した。

図2 ユーラシア大陸の「ダンベル型」の発展局面

2.2. 「一帯一路」が提出された国内的な背景

「一帯一路」が提出された国内的背景としては、「地域協調発展4.0」「インダストリー4.0」「小康社会の全面的建設」「対外開放4.0」が挙げられる。

①地域協調発展 4.0

第一に、「一帯一路」は「地域協調発展4.0」の要請するものである。

1935年、地理学者の胡煥庸は、中国の「瓊瑋・騰衝線」東側地区と西側地区で巨大な格差が存在することを発見した。この線の東側の地区は、中国の国土面積の36%を占めるが人口は96%にのぼり、西側の地区は国土面積の64%を占めるが人口は4%にすぎない。この線はその後、「胡煥庸線」と呼ばれるようになった⁷。現在になっても、このような人口と経済活動の分布の局面は根本的には変わっていない⁸。

中国は広大な領域を有し、それぞれの地域は、自然資源や地理環境、文化習俗などの面で大きな違いがあるだけでなく、経済発展の面でも同様に大きな格差がある。地域の協調発展の実現は、中国政府が長期にわたって堅持してきた地域発展戦略目標である。中国は1950年代にはすでに、沿岸地区と内陸地区との発展の関係を適切に処理しなければならないとの方針を出していた⁹。1990年代初期には、地域協調発展戦略を明確に打ち出し、この戦略の重点は以降、4回にわたる調整を受けた。それぞれの段階の開始時期と強調された重点については図3参照¹⁰。

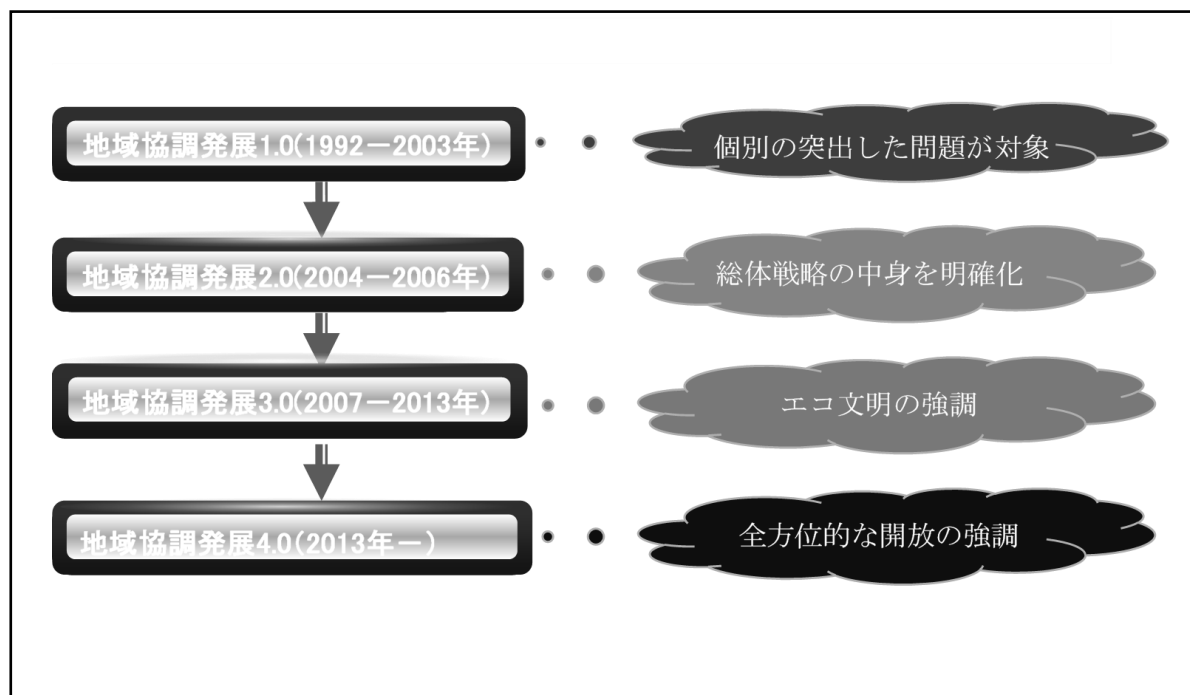


図 3 地域協調発展戦略の4段階

⁷ 胡煥庸「中国人口之分布—附統計表与密度図」(『地理学報』1935年第2期)。「胡煥庸線」は最初、「瓊瑋・騰衝線」と呼ばれていたが、その後地名の変遷を受け、「愛輝・騰衝線」、「黒河・騰衝線」と名を変えた。

⁸ 国境に変化が発生したため、胡煥庸は、1982年第3回国勢調査のデータに基づき、「胡煥庸線」の両側のデータを、東南側は42.9%の面積と94.4%の人口、西北側は57.1%の面積と5.6%の人口を持つものと更新した。胡煥庸「中国人口の分布、区劃和展望」(『地理学報』1990年第2期)参照。最近の研究は、「改革開放30年余りの間『胡煥庸線』は比較的安定している」としている。戚偉・劉盛和・趙美風「“胡煥庸線”的穩定性及其兩側人口集疎模式差異」(『地理学報』2015年第4期)参照。

⁹ 嚴漢平、白永秀：「我国区域協調發展的困境和路徑」(『經濟學家』2007年第5期)

¹⁰ 各段階の重要な政策決定文書については、張可雲・蔡之兵：「全球化4.0、区域協調發展4.0与工業4.0——“一帯一路”戰略的背景、内在本質与關鍵動力」(『鄭州大學學報(哲學社會科學版)』2015年第3期)参照。

地域協調発展1.0(1992－2003年)が主に対象としていたのは、西部地区の遅れと東北地区の不景気の問題だった。1999年に実施された西部大開発戦略と2002年に実施された東北地区などの旧工業基地振興戦略はいずれも、地域協調発展戦略のサブ戦略だった¹¹。この段階の地域協調発展戦略は、突出した地域問題に対してそれぞれ提出された個別の解決案にすぎず、異なる類型の地域問題を一括して解決する方法は提出されず、地域発展戦略は中国のすべての地区を配慮したものではなかった。

地域協調発展2.0(2004－2006年)は、地域発展の総体戦略を明確化した。西部大開発と東北地区などの旧工業基地の振興戦略措置を打ち出した後、中国政府は2004年、西部大開発の推進や東北地区などの旧工業基地の振興、中部地区の発展の促進、東部地区の率先発展の奨励を含む地域発展総体戦略を提出した。2004年までは、中国の地域協調戦略は中部地区を無視しており、国土の全部をカバーする計画とは言えず、「頭が痛ければ頭を治療し、脚が痛ければ脚を治療する」という色彩の強いものだった。過去の地域戦略の分析と総括を土台として、2004年に明確化された地域協調発展総体戦略は、「西部開発、東北振興、中部発展、東部率先」とまとめることができる。全国の異なる地区をカバーした初めての均衡発展の戦略的枠組となった。

地域協調発展3.0(2007－2013年)は、以前の土台の上に、より一層エコ文明を強調したものである。地域協調発展戦略2.0では、すべての地区が地域戦略の中に組み込まれたという大きな改善が見られたが、経済発展を重視して生態環境保護を軽視するという顕著な欠陥が依然として見られた。2007年、中国共産党第17回大会で初めて提出されたエコ文明建設は、地域協調発展の過程においてエコ文明を前提とし、生態面での利益と経済面での利益の双方を重視することを求めた。地域協調発展戦略の内容面での重大な調整となった。エコ文明実現のため、中央政府は地域発展総体戦略を土台とし、主体機能区戦略を提出した。

地域協調発展4.0(2013年－現在)は、以前の土台の上に、より一層全方位的な対外開放を強調したものである。以前の地域協調発展戦略は国内の協調を着眼点としていた。2013年に「一帯一路」戦略が提出された後、地域協調発展戦略は国際的視野を備えることとなった。「一帯一路」戦略提出の目的の一つは、国際協力を通じて中国国内の地域協調発展を実現することである。これは、中国の経済活動の活動の余地を大きく拡大し中国経済の持続成長に新たな原動力を与えるものとなった。

②インダストリー4.0

第二に、「一帯一路」は「インダストリー4.0」の要請するものである。

世界的な工業化はこれまでに3つの段階をだどってきた。機械化(インダストリー1.0)、電力化(インダストリー2.0)、情報化(インダストリー3.0)である。現在は、インテリジェント化(インダストリー4.0)の方向への発展が進んでいる。中国は、全面的な工業体系を備えた世界でも有数の国の一つだが、大きな問題にも直面している。これは「三高一低」と呼ばれる問題に集約される。投入の高さ、消耗の高さ、汚染の高さ、収益の低さである。大部分の地区は、コストが低く、技術が低く、敷居も低い工業部門の発展に熱中し、中国工業全体に「三高一低」の特徴をもたらしている。中国はすでに、高い技術的要素を備えた高精度の設備を生産する能力を持っているものの、ハイテク産業の生産体系は形成されておらず、国際的な競争優位を備えた新たな製品は少なく、工業発展全体の水準はインダストリー2.0とインダストリー3.0のレベルにとどまり、インダストリー4.0はまだスタート段階にある。この現実を踏まえて、中国は2015年、「中国製造2025」計画を打ち出した。

中国政府は2000年代初めにはすでに、情報化と工業化の「両化融合」戦略を打ち出し、インダストリー4.0概念のひな形としていた。その後、モデル転換・アップグレードは、中国の工業発展のメインストリームとなって来た。現在、インダストリー2.0とインダストリー3.0のレベルにある工業部門にはほとんどすべてで、生産能力過剰の問題が出現している。インダストリー4.0体系の構築にあたっては、過剰生産力の解消を土台として、既存の産業に対するインテリジェント化の改良とアップグレードを行う必要がある。過剰生産力の解消には遅れた生産能力を淘汰しなければならず、競争優位を失った一部の技術と産業を国外に移転する必要がある。

「ビジョンと行動」は、産業移転をはっきりとは打ち出していない。これは主に、「一帯一路」には遅れた工業や汚染の問題のある工業を他の国々に移転するものなのではないかという疑念を避けるものであった。だが「一帯一路」

¹¹ 張可雲「区域協調発展戦略与泛北部湾区域合作的方向」(『創新』2007年第2期)

建設が、中国工業のアップグレードのチャンスとなることは間違いない。産業移転を通じて、比較的遅れた国との産業協力を展開することは可能なことであると同時に、必要なことでもある。

一方で、中国の工業と「一帯一路」の関係国との工業には一定の相互補完性があり、産業移転は実現可能性を持っている。まず、中国の工業化は、一部の途上国と比べて高い段階にある。ある国では工業化がスタート段階にあり、ある国では工業体系が整っていない。中国がこうした国々に、すでに競争優位を失った一部の産業を移転することは、「一挙両得」の措置となる。①これらの比較的遅れた国が工業化の推進を加速し、工業発展の空白を埋めるのを助けることができる。②産業の一部を移転することは市場の一部を譲渡するということを含み、比較的遅れた国は、労働集約型の工業の発展を通じて雇用と収入を増加させ、さらなる工業化に良好な土台を築くことができる。③中国は、産業移転を通じて過剰生産力の解消を実現し、新型工業の発展に新たな余地を生み出すことができる。次に、「一帯一路」沿線の一部の先進国は、インテリジェント化の水準が比較的高く、これらの国の技術と産業の導入は、中国のインダストリー4.0のプロセスの推進加速を後押しするものとなる。沿線国家間において工業の分業協力を展開することは、中国が提唱する協力・ウィンウィンの新型関係構築の重点な内容の一つである。

もう一方で、中国が「一帯一路」建設に力強い支えを提供するためには、産業移転を通じて工業の持続可能発展能力と総合的な国力を高めなければならない。産業移転はその必要性を持っている。過去の長い間、中国は、粗放的な発展モデルを取り、低コストを優位として技術の敷居の比較的低い産業を発展させ、一定の市場シェアを獲得し、発展資金を蓄積した。だが経済規模の拡大に伴い、中国の労働力コストは上昇を続け、利潤の余地は大きく圧縮され、多くの地区の資源環境収容力は限界に達し、従来型の工業発展モデルの持続は難しくなった。インダストリー4.0の体系を発展させ、集約型・インテリジェント型・効率型の発展方式を採用して初めて、工業の持続可能発展と国家の総合的な国力の持続的な向上を保ち、「一帯一路」建設に十分な資金の保障と技術の支えを提供することができる。

③小康社会の全面的建設

第三に、「一帯一路」は、小康社会の全面的建設の要請するものである

2000年10月、中国共産党第15期中央委員会第5回全体会議は、「中国は新世紀から、小康社会の全面的建設と近代化の推進加速の新たな発展段階に入る」との方針を打ち出した。第13次5カ年計画(十三・五)の制定に関する中共中央の提案は、「2020年までの小康社会の全面的実現は、我が党が確定した「二つの百年」奮闘目標(党創立百年目までの小康社会の全面的な実現、建国百年目までの社会主義現代国家実現)の最初の奮闘目標である。『十三・五』期は、小康社会の全面的実現の決勝段階であり、『十三・五』はこの奮闘目標の実現に沿って制定されなければならない」「小康社会の期限通りの全面的実現を確保することは、第二の百年奮闘目標の実現と中華民族の偉大な復興という中国の夢の実現に堅固な土台を築くものとなる」としている¹²。だが中国の現在の地域発展はまだ非常に不均衡なもので、国内の地域発展の協調を図ると同時に、「一帯一路」の建設、とりわけ「シルクロード経済ベルト」の建設を、遅れを取り戻すための解決策として活用しなければならない。

中国の地域経済の発展不均衡の問題は長期にわたって存在してきた。ここでは、最大偏差によって地域格差を示す。計算公式は「 $G_q = X_{maxj} / X_{minj}$ 」である。このうち G_q は最大偏差を指し、 X_{maxj} と X_{minj} はそれぞれj年の一人当たりGDPの最大値と最小値である。表2からわかるように、2003年に地域統一発展の方針が示されるまで、中国の31省(香港・マカオ・台湾を含まず)の最大偏差は上昇傾向にあったが、2004年からは年々低下している。だが格差は依然として大きい。小康社会の全面的実現という目標が達成できるかのカギは、中西部の遅れた地区が貧困から脱し、富を蓄積できるかにある。

¹² 「二つの百年」とは、中国共産党第18回大会で打ち出された目標である。最初の百年目標は、中国共産党の創設100年(2021年)までに小康社会の全面的完成を実現するとの目標である。第二の百年目標とは、中華人民共和国建国100年(2049年)までに富強・民主・文明・調和を特徴とした社会主義現代化国家を実現するとの目標である。

表 2 1995－2014年の中国の地域最大偏差(倍)

年	最大偏差	年	最大偏差
1995	9.74	2005	10.19
1996	10.08	2006	9.97
1997	10.40	2007	7.88
1998	10.66	2008	6.79
1999	10.64	2009	6.30
2000	10.75	2010	5.80
2001	10.73	2011	5.19
2002	10.85	2012	4.73
2003	10.57	2013	4.32
2004	10.73	2014	3.98

注:①オリジナルデータは「中国統計年鑑 2015」

②地域最大偏差＝最大一人当たりGDP/最小一人当たりGDP

④対外開放 4.0

第四に、「一帯一路」は「対外開放4.0」の要請するものである。

全方位的な対外開放のためには、西部内陸地区の対外開放の水準を高める必要がある。1978年以来の中国の30年余りにわたる改革開放の空間分布は均衡のとれたものとは言えない。西部地区の対外開放は時間的に東部地区に遅れ、その対外開放の水準は東部地区を大きく下回っている。局地的な開放から全方位的な開放に至るまで、中国の対外開放は4つの段階を経てきた(図4)。

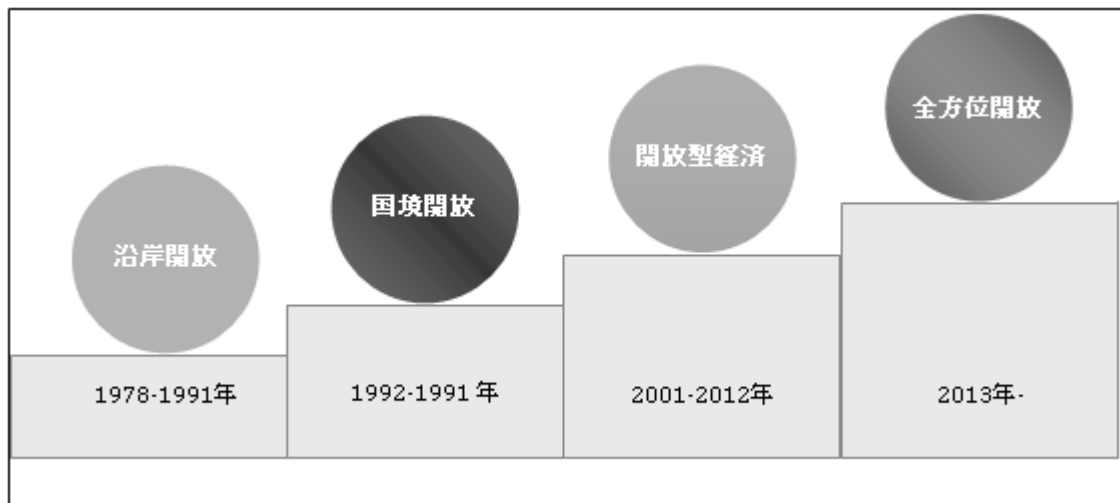
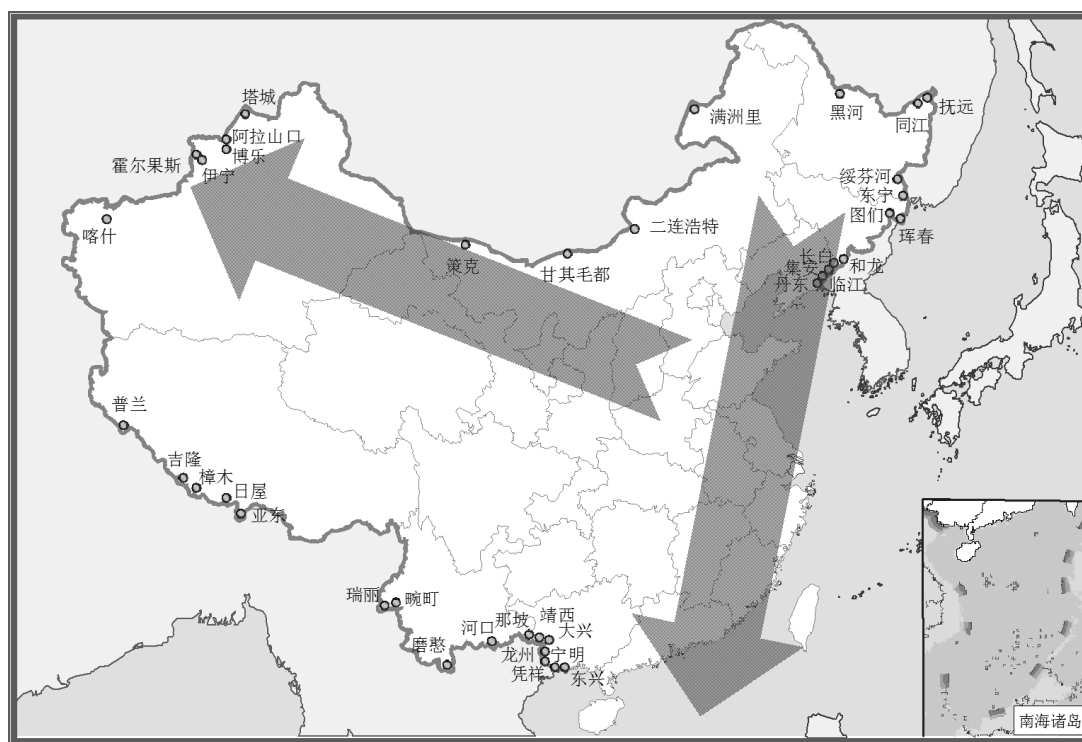


図4 中国の対外開放の4段階

「対外開放1.0」とは、沿岸開放段階(1978－1991年)を指す。30年にわたる封鎖の後、中国は沿岸地区を一部開放し、経験の蓄積を図った。「対外開放2.0」とは、国境開放段階(1992－2000年)である。社会主義市場経済体制の構築という方針を打ち出した後、中国は、一部の陸路の国境ポイントを選択的に開放した。「対外開放3.0」とは、開放型経済段階(2001－2012年)である。中国のWTO加盟後、グローバル化の必要に応じて打ち出された戦略措置である。「対外開放4.0」とは、全方位的な対外開放段階である。経済大国から経済強国への飛躍を実現するための新たな開放構想である。

中国は1992年、国境沿いの13市鎮を開放した。だが沿岸地区と比べると、西部の国境地区の対外開放の水準とレベルは比較的低い。全方位的な開放を本当に実現するためには、中国は、東と西の両翼を広げ、海と陸とをまたいだな局面を実現する必要がある。東の翼では、すでに形成された対外開放の局面に加えて、海上シルクロードの潜在力を開発する必要がある。西の翼では、陸上のシルクロード経済ベルトの構築が求められている。図5に示すような東西両翼の飛翔を実現してこそ、西翼の対外開放はレベルとランクを高め、中国の全方位的な開放の局面は本当に実現することとなる¹³。このように「一帯一路」の建設は、中国の対外開放の局面の最適化にかかわる戦略として設計されたものである。



注：図中の都市は2014年に公布された「国家新型都市化計画（2014－2020年）」で確定された重点陸路
国境チェックポイント都市

図5 東西両翼を広げ、陸と海とをまたいだ中国の対外開放の新たな局面格局

3. 「一帯一路」と中国のその他の主要戦略との関係

「一帯一路」建設の目的と背景についてのここまでの分析でわかるように、「一帯一路」はそのものが戦略であると同時に、その他の重要な戦略目標を実現するためのカギとなる手段の一つでもある。中国の発展戦略の進化の過程には段階ごとの原因が伴っている。「一帯一路」建設は、いくつかの重要な戦略をつなげるもので、中国の発展戦略の空間的特徴の変化を十分に体现するものである。

中国の発展戦略はこれまで、国家内部の戦略配置に重点を置いたものだった。改革開放以来、対外開放の重要性は常に強調されてきたが、対外開放は長期にわたって経済発展の補助的手段にすぎなかった。

だが第12次5カ年計画（十二・五（、2011-2015）期）に入って以来、中国の戦略設計は、国内に重心を置いたものから国内外の双方に配慮したものへとはっきりと転換された。これは、中国の世界における地位の向上と影響力の増大の後、視野が広がり、利益追求の範囲が拡大したことを示している。この意義から言えば、「一帯一路」戦略の打ち出しは、このような戦略の転換を十分に体现したもの、このような戦略転換を象徴するものであり、同時にその他の戦略も「一帯一路」建設をめぐって調整されることになることを前もって示すものと言える。

¹³ 張可雲「絲綢之路經濟帶提出的國際与国内背景分析」(『理論研究』2015年第2期)

「一帯一路」建設は、中国のグローバル化戦略と対外開放戦略、革新戦略、工業化戦略、地域発展戦略の重要な支えとなる。

このうちグローバル化戦略と対外開放戦略は、中国の国際的地位と対外関係との問題の解決に着眼したものである。革新戦略と工業化戦略は、中国のグローバルな競争力の問題の解決に着眼したものである。地域発展戦略は、国内外のチャンスを利用した内部の地域問題の解決に着眼したものである。これらの戦略間の関係は図6に示す通りである。

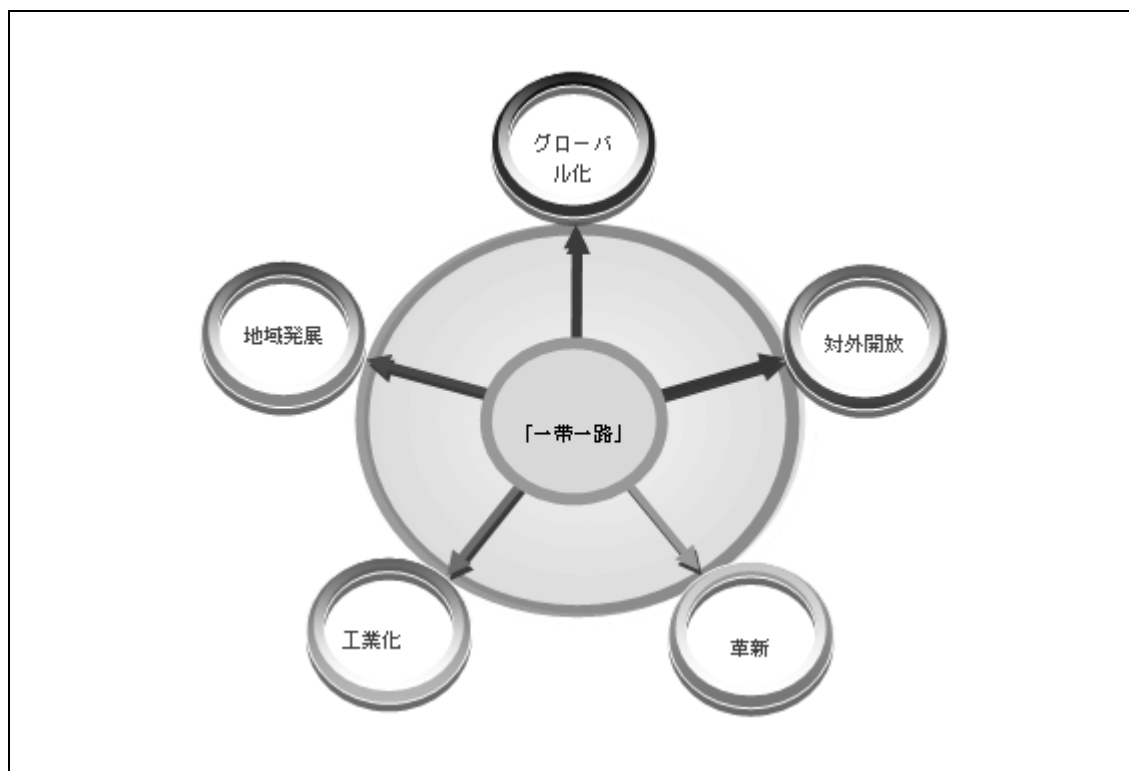


図6 「一帯一路」の建設とその他の戦略

3.1. グローバル化

「一帯一路」建設は、中国のグローバル化戦略の基本的な輪郭を明文化したものである。

中国は現在、世界最大の貨物貿易大国であり、世界の主要な対外投資大国の一つである。「一帯一路」は、中国の国際的影響力の向上を背景とした必然的な選択となる¹⁴。この戦略設計は、中国の新たな国際的視野を展開するものである。『十三五』計画制定に関する提案においては、「世界の経済統治と公共産品の供給に積極的に参加し、世界の経済統治における中国の制度的な発言権を高め、広範な利益共同体を構築する」「IT・深海・極地・宇宙などの新分野における国際規則の制定に積極的に参加する」「発展途上国が世界の経済統治に平等に参加することを支持する」「国際的な責任と義務を積極的に引き受ける」との方針が明確に打ち出された。このことは、中国がもはや西側の主導するグローバル化の受容者ではなく、世界的な統治において自らの役割を発揮しようとしているということを世界に向けて公表することを意味した。同時に、未来のグローバル化が少数の国によって主導されるものでなく、各国・地域が平等に参加するものとなるという中国の希望を示すものともなった。

「一帯一路」建設は、中国が提唱するグローバル化を実現するための具体的な取り組みとなる。中国政府とその他の国はこのグローバル化のため、上海協力機構(SCO)や中国・ASEAN「10+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)、アジア相互協力信頼醸成措置会議(CICA)、中国・アラブ諸国協力フォーラム、中国・湾岸協力会議戦略対話、大メコン圏(GMS)経済協力、中央アジア地域経

¹⁴ 張可雲「“一帯一路”建設の国際視野、操作重点と影響展望」(『中国発展観察』2015年第4期)

済協力(CAREC)などの多角的な協力のメカニズム、ボアオ・アジアフォーラムや中国・ASEAN博覧会、中国・ユーラシア博覧会、ユーロ・アジア経済フォーラム、中国国際投資貿易商談会、中国・南アジア博覧会、中国・アラブ博覧会、中国西部国際博覧会、中国・ロシア博覧会、前海協力フォーラムなどの交流プラットフォームを協力構築し、アジアインフラ投資銀行やシルクロード基金、BRICS新開発銀行、中国・ユーラシア経済協力基金、上海協力開発銀行、上海協力機構発展基金の発足が進められた。これらの具体的な手配は、「一帯一路」建設を支える道具であり、新たなグローバル化を推進する重要な手段でもある。

3.2. 対外開放

「一帯一路」建設は、中国の全方位的開放戦略の基本的な発想を体現したものである。

周知の通り、中国の対外開放は、順序だった漸進的なものである。改革開放初期、中国が実施したのは沿岸開放戦略だった。対外開放は、一部の地区での探索の段階にあった。1990年代に入ってから、社会主義市場経済体制という目標の確立に伴い、中国は、国境開放戦略を実施した。2001年3月に打ち出された「第10次5カ年計画要綱」はさらに踏み込んで、「対外開放を拡大し、開放型経済を発展させる」との方針を提出した。30年余りの改革開放を経て、中国はすでに、国際的な経済協力と競争に参加するための強みを形成している。これらの強みと強大な経済的影響力の総合的な作用により、中国の「走出去」(海外進出)を推進し、世界のその他の国を中国との積極的な協力に導く強大な駆動力が形成された。だが中国が技術革新や資源賦存、制度などの面でいくつもの弱点を持っていることは間違いない。「走出去」と相互に補完する「引进来」(海外からの導入)は、こうした先天的な不足を一定程度埋めるものとなる。「一帯一路」建設の全面的な展開に伴い、全方位的開放は中国にさらなる活力を加えていくこととなる。全方位的開放と同時に、国内の技術革新と制度改革の面での取り組みが進めば、中国はさらに、巨大な発展の活力を示すこととなるだろう。

従来の対外開放の重点は人員往来と貨物貿易だった。だが「一帯一路」の建設が引っ張る対外開放はこれまでのものとは大きく異なる。今後は、対外的な投資と援助、優位性によって補い合う協力建設・開発、文化的影響力の拡大の重視が対外開放の重要な中身となる。こうした形式の全方位的開放は、中国の利用可能な資源空間を広げるだけでなく、自身の経済の競争力を増強し、中国の文化的影響力を拡大することにもつながる。

3.3. 革新

「一帯一路」建設は、中国の革新戦略の基本的な方向を体現したものである。

国レベルで考えると、革新動力の由来は、国内と国外の二つに分けることができる。「一帯一路」建設は、中国が内外両面で革新駆動を強化することを求める。「第13次5カ年計画の制定に関する中共中央の提案」では、革新駆動発展戦略を実施し、「革新型国家と人才強国の列へと邁進する」ことが求められた。

過去のかかなり長い時間にわたって、中国の急速な成長は、要素の駆動と投資の駆動に頼ってきた。このような発展モデルは、「新常态」(ニューノーマル)に入ってからでは持続が難しくなった。経済大国から経済強国への邁進のカギは革新にある。このため国内では革新・起業の活力を引き出し、「大衆による起業・革新」を推進する一方で、協力を通じて他国の革新成果を積極的に導入・利用する必要がある。

2015年9月23日、中央政府は、「大衆による起業・革新を支えるプラットフォームの構築加速に関する国务院の指導意見」を發布し、「引进来」と「走出去」を互いに結合させ、「四衆プラットフォーム」を十分に利用し、国際的な革新資源を最適配置し、国際的な管理経験を参考とし、世界の革新ネットワークに積極的に融合するという方針を打ち出した¹⁵。「四衆モデル」を採用して対外開放の新プラットフォームを構築し、国際市場に向けてサービス分野を開拓し、起業・革新の国際協力を深めることが奨励された。「一帯一路」の建設は、国際協力の革新を奨励する重要な手段の一つであり、未来の重点には主に、外資による「四衆」発展への秩序ある参加の誘導、四衆プラットフォーム企業による世界の革新資源の利用奨励、小型・零細企業と起業家による国際業務の請け負い奨励などが含まれる。

¹⁵ 四衆とは、「衆創」:ソーシャルイノベーション、「衆包」:クラウドソーシング、「衆扶」:公益機関や企業による小規模・零細企業・ベンチャー向け支援、「衆籌」:クラウドファンディングを指す。

3.4. 工業化

「一帯一路」建設は、中国の新型工業化戦略の基本的な追求を体現したものである。

工業付加価値額の規模で計算すると、中国はすでに世界最大の工業国となっている。だが中国の工業、とりわけ製造業の発展の質は高いとは言えない。国際的な競争力を備えた製造業を打ち立てることは、総合的な国力を高め、国家の安全を保障し、世界強国を建設するために必ず通らなければならない道と言える。2015年5月8日に国務院が発表した「中国製造2025」は、中国の製造業強国建設に向けた「3ステップ」の目標を提出した。第一歩の目標は2025年までに製造強国の仲間入りをする、第二歩の目標は2035年までに製造業全体の水準を世界の製造強国陣営における中等水準に高めること、第三歩の目標は2050年までに世界製造強国の仲間入りをすることである。

「一帯一路」建設は、周辺国と連結するインフラの建設推進を加速し、産業協力を深めることを可能とする。中央政府は、条件に合った国・地域で一連の海外製造業協力パークの建設を支援し、ハイエンド設備や先進技術、優位性のある生産能力の海外移転を奨励し、加工製造段階を中心とした産業協力が共同開発や共同設計、マーケティング、ブランド形成などのハイレベルへと広がり、加工貿易国内の付加価値チェーンが伸びることを推進していく。「一帯一路」建設を通じて、海外からの導入と海外への進出をより良く結合し、新たな開放の分野と空間を広げ、国際協力の水準とレベルを引き上げることは、世界製造業強国の建設という戦略目標を実現するための重要な手段となる。

3.5. 地域発展

「一帯一路」建設は、中国の地域発展戦略の新たな要請を体現したものである。

地域協調発展戦略が打ち出されてから、その注目ポイントは絶えず増え続けてきた。現在の地域発展戦略は、4大戦略地域の均衡発展の全面的推進や、発展の遅れ・景気低迷・都市膨脹などの問題の統一的な解決のほか、緑色（環境型）発展と全方位開放をとりわけ重視したものとなっている。「第13次5カ年計画の制定に関する中共中央の提案」は、2020年までに「中国の現行基準下の農村貧困人口の貧困脱却を実現し、貧困県をすべて解消し、地域に広がる貧困問題を解決する」との目標を打ち出した。壮大な目標だが、その難度は高い。中国はすでに全体として、中高程度の成長を顕著な特性とした「新常态」（ニューノーマル）に入っている。比較的遅れた中西部地区は今後、中国の将来の発展にとって最大の余地を提供している¹⁶。

「一帯一路」沿線国の発展を均衡化する推進者の役割を果たすためには、中国はまず、国家内部の各地域の発展の調和をはからなければならない。さもないと各国の共同発展と共同繁栄を実現しようというスローガンも空論となる。各国との連結を通じて発展の遅れと景気低迷の問題の解決を図ることは、「一帯一路」建設の出発点の一つである。中国は、アジアインフラ投資銀行（Asia Infrastructure Investment Bank、AIIB）設立のために500億ドルを拠出し、シルクロード基金（Silk Road Fund）の設立に400億ドルを出資した。これらの資金が中国国内の問題のある地域に投じられなかったのは、「窮大方」（余裕もないのに大盤振る舞いする）というような批判には当たらない。国際協力を通じて国内発展の均衡という目的の達成を図るものだからである。

「一帯一路」は総じて、中国国内の地域協調発展戦略に「革新・協調・緑色・共有発展」という新たな要求を投げかけるものであると同時に、開放発展を通じて内部の地域問題を解決するものである。発展の遅れた地域も経済の低迷している地域も、自身の問題を解決する際には、国内と国際の両面のチャンスをつかまなければならない、目を内にだけ向けてはいけないということである。この意味では、「一帯一路」建設は問題地域に新たな発展の原動力を与えていると言える。

¹⁶ 2013年8月9日、国務院の李克強総理は、西部発展と貧困者扶助の促進事業をめぐる座談会を蘭州で招集した際、「中国経済の発展の最大の活動の余地は中西部にある」と指摘した。この観点に対する理論と実践の両面からの論証は張可雲「論中国区域経済的新常态」（『区域経済評論』2015年第2期）、陳芳芳「為何發展的最大回旋余地在中西部」（『四川日報』2013年10月9日）参照。

4. 「一帯一路」建設の SWOT 分析

中国は、広大な市場と豊富な資金、進んだ技術、強みとなる生産能力を備えている¹⁷。「一帯一路」建設は、明らかな強みと良好な機会を備えていると同時に、いくつかの弱みも持ち、さらにいくつかの脅威にも直面している。

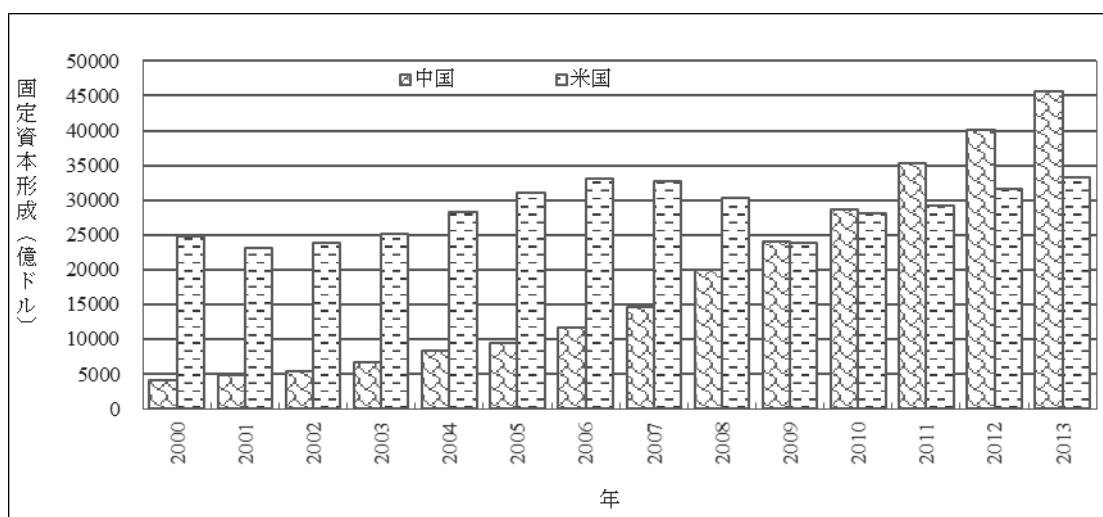
4.1. 「一帯一路」建設の強み

「一帯一路」建設の強みは主に、資本と製造、都市の3方面に体现されている。

①資本の強み

2008年の金融危機の影響を受け、先進国の発展速度は低下した。中国を代表とする新興国も一定の影響を受けたが、良好な発展の傾向は変わらなかった。WDI統計によると、2013年の中国の外貨準備高は3兆8800億ドルに達した。「2015年国民経済・社会発展統計公報」によると、中国の2014年の財政収入は14兆元を超えた。

中国の総貯蓄は2008年に米国を超え、固定資本形成は2009年に米国を超えた。さらにこの後も中米両国の総貯蓄と固定資本形成の差はいずれも広がり続けている。WDI統計によると、2009年の固定資本形成は中国が2兆4074.60億ドルであるのに対し、米国は23兆775.00億ドルで、この後、中国と米国の差は拡大し続けている(図7)。



出典: データは世界銀行データ「World Development Indicators (WDI)」(2014年版)、当年価格で計算。

図7 2000－2013年 固定資本形成の中米比

分厚い財力と資本は、中国の「一帯一路」建設にとっての最大の後ろ盾となる。世界の多くの国で投資が不足し、政府の財政が逼迫している状況で、中国のこの強みはとりわけ魅力を放つ。新たな世界的視野においては、より多くの国が積極的に中国との協力に参加し、本国経済を振興しようとしていくだろう。

②製造の強み

中国は、世界でもまれな製造業体系の完備した国の一つであり、改革開放以来、製造業は急速に拡張している。中国はすでに、世界で製造業規模が最大の国となっている。

WDI統計によると、2000年の工業付加価値額は中国が5502.98億ドル、米国が2兆2350.26億ドルで、中国は米国の4分の1に過ぎなかった。2011年の工業付加価値額は中国が3兆4111.71億ドル、米国が3兆204.13億ドルで、中国は初めて米国を抜き、世界最大の製造業国となった。

規模が拡張すると同時に、中国の工業は質も大幅に向上し、世界で競争力を誇る多くの産業が形成されている。高速鉄道や宇宙・航空、電器、風力タービンなどである。マッキンゼー・アンド・カンパニーの研究によると、中国の

¹⁷ 習近平「讓中阿友誼如尼羅河水奔湧向前」(エジプト紙『アルアハラム』2016年1月19日)

革新能力は世界で考えられているよりはるかに高い。一部の分野では、中国の革新能力は世界を率いる水準に達している。

とりわけ注目に値するのは、中国の製造業分野の革新成果が増え続けていることである¹⁸。「中国製造2025」の手引きを受け、今後は、世界的な競争の強みを持ったより多くの製造業技術が出現していくことになる。

③都市化の強み

都市化水準は、国・地域の近代化の重要なシンボルとなる。ノーベル経済学賞を受賞した米国の経済学者・スティグリッツ教授によると、中国の都市化と米国のハイテクは、21世紀の人類の発展に深く影響する二つのテーマとなる。都市化は、改革開放30年余りの間、中国の社会経済の発展を推進する主力の一つとなってきた。中国国家统计局のデータによると、2015年の中国の都市化率(都市化水準)は56.1%となっている。都市化の進展から見ると、中国は依然として、ノーサムの言う都市化加速発展段階にある¹⁹。もしも70%を上限として、都市化率が毎年1ポイント上昇すると計算すれば、中国経済の好調は2030年まで続くこととなる。

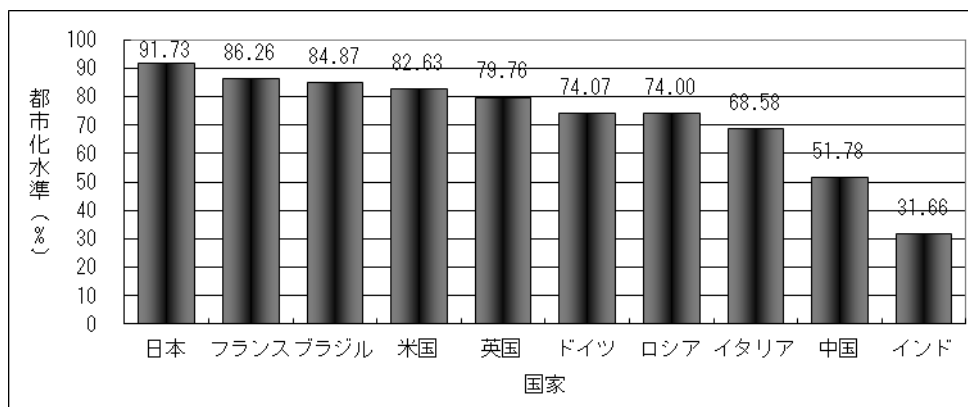


図8 2012年世界トップ10カ国の都市化水準

世界の10大経済大国のうちの他の9カ国と比べると、中国と先進国との都市化水準には依然として顕著な差がある(図8)。このことは、中国がまだ、都市化を拠り所として経済社会の発展を推進する大きな潜在力を持っているということを意味する。もしも中国が日本や米国の都市化水準に達するとすれば、経済と社会の発展に対する都市化の推進力は今後も長期にわたって存在することになる。

4.2. 「一帯一路」建設の弱み

「一帯一路」建設の弱みは主に、発展方式と資源環境、体制・制度の3方面に体现されている。

①発展方式の弱み

中国の発展には、不平衡と不協調、持続不可能という3つの「不」の問題が際立っている。具体的には、粗放式の発展方式や革新能力の低さ、一部の産業での深刻な生産力過剰、企業収益の低下、重大事故の頻発などとして表れている。「第12次5カ年計画要綱」(十二・五)と「第13次5カ年計画の制定に関する中共中央の提案」はいずれも、この問題について全面的な叙述と分析を行っている。「十二・五」が「発展方式の転換を主軸」とし、「第13次5カ年計画の制定に関する中共中央の提案」は5大発展理念を打ち出したのはそのためである。

発展方式の弱みは、中国が経済大国から経済強国へと転換するにあたっての大きな障害となると同時に、「一帯一路」建設を妨げる大きな要素となる。低水準の重複建設から脱却できなければ、中国国内の低水準の重複した建設と悪性の競争は国際協力に破壊的な影響をもたらすこととなる。

¹⁸ McKinsey Global Institute, The China Effect on Global Innovation, July 2015, Research Bulletin.

¹⁹ ノーサムがかつて提出した都市化プロセスの「S」型曲線については Ray M. Northam, Urban Geography, New York: John Wiley & Sons, 1975 参照。

②資源環境の弱み

発展方式が粗放的事であることから、中国の資源環境の圧力は高まり続けている。エネルギーを初めとする重要資源の対外依存度はますます高まり、中国経済の安全を脅かしている。各地で起こっている煙霧（スモッグ）などの環境汚染は、人々の身体に健康に深刻な影響をもたらす、中国の国際的イメージを損なっており、中国が「一帯一路」沿線国との協力を強化する際の大きな弱みとなっている。EUの共同研究センター（Joint Research Centre）の統計によると、2013年の世界のCO₂排出量は352.74億トンで、このうち中国の占める割合は29%に達した。

効率的で調和のとれた持続可能な国土空間の開発局面を構築するため、中国政府は2010年末にすでに、「全国主体機能区計画」を発表した。さらに各省級の主体機能区計画もその後、次々と公布された。主体機能区の分類とは、各地区の発展現状や資源環境収容力、開発潜在力に基づき、様々な類型の地域の主体機能の位置付けを明確化することを指す。だが長年にわたって積み上がってきた問題はすぐに解決することはできない。環境に配慮した発展の追求にはまだ努力が必要となる。主体機能区戦略の実施には、全面的な制度改革との連携が必要となる。

③体制・制度の弱み

体制・制度の革新は、改革開放が始まってから一貫して提唱されてきた改革方向である。2013年に発布された「改革決定」は、「資源配置において市場に決定的な役割を持たせる」という方針を初めて明確に打ち出した。だが経済・社会発展の分野では、政府の取り組み不足と政府の過度な介入という二つの問題が併存しており、市場メカニズムはまだ十分に役割を発揮できていない。煙霧処理や生態補償のような重大問題の処置にあたっての規則や制度には不備や欠落といった問題が見られる。

「一帯一路」建設の国際協力の重点は「五通」²⁰である。中国の体制・制度の問題は、各国間の政策の疎通に影響を与えるものとなる。「一帯一路」の沿線各国の制度や政策には大きな差異があり、こうした差異についての中国の研究と理解はまだ十分ではない。これもまたカギとなる弱点である。

4.3. 「一帯一路」建設の機会

「一帯一路」建設の機会は主に、世界的な局面、平和発展、低炭素という潮流の3つに体现されている。

①世界の局面変化における機会

世界の局面変化は中国に多くの発展の機会をもたらしている。中国の改革開放以来の急速な成長は、第2次大戦後3回目の技術と産業の世界的な移転の利益を受けたものである。同時に中国の発展も世界の局面に変化をもたらしてきた。現在、4回目となる技術と産業の世界的な移転がすでに始まっており、中国の「走出去」（海外進出）戦略には、中国の技術と産業を海外に移転することが含まれている。

多くの「一帯一路」沿線国の発展段階は中国と一定の差異を持つため、技術と産業の海外移転の過程では、中国は、自身の発展空間を広げ、利用可能な資源の範囲を拡大すると同時に、参加各国が利益を得る国際協力を通じて産業のモデル転換・アップグレードを実現する機会を迎えている。

②平和発展がもたらす機会

平和発展は、目下の世界において普遍的に追求されている目標である。「世界の植民体系は瓦解し、冷戦の対立は過去のものとなり、平和・発展・協力・ウィンウィンという時代の潮流はますます勢いを増して前進している」²¹。世界では局地的な衝突が絶えず、国家間の利益の矛盾も実際に存在しているが、現在の世界は、過去のいかなる歴史的時期と比較しても、平和発展をより重視していると言える。このような国際的なムードの下、「開放的で包

²⁰ 「五通」とは、「ビジョンと行動」で打ち出された協力の重点——「政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通」（政策の疎通、施設の連結、貿易の振興、資金の融通、国民の交流）——を指す。

²¹ 習近平「邁向命運共同体 開創亞洲新未來」（ボアオ・アジア・フォーラム 2015 年年会開幕式での基調講演）

括的な、均衡の取れた、幅広く利益をもたらす地域協力」という方針は、様々な国に容易に受け入れられ、歓迎されるものとなる。

「一帯一路」建設は、沿線国・地域に現実的な利益をもたらし、世界平和に新たな力を注ぎこむものとなる。

③低炭素の潮流がもたらす機会

CO₂の排出量増加による温室効果は、世界的な気候温暖化をもたらしている。この傾向が長く続けば、人類に破滅的な影響がもたらされる可能性もある。このため低炭素の生産と生活は大きな流れとなっており、環境への配慮や排出削減はすでに共通認識となっている。低炭素の潮流はすでに世界的に形成されている。

気体の排出は国境を超えたものであるため、炭素排出のネガティブな影響を防ぐには国際的な協力が必要となる。このことはある意味で、「一帯一路」の提唱する協力理念の実践に機会をもたらしている。EUの共同研究センター(Joint Research Centre)の統計によると、世界の単位GDP当たりのCO₂排出量は明らかに下降の傾向にあるが、一人当たりCO₂排出量は2000年に4.146トン/人だったのが、2013年には4.936トン/人となり、いづらか上昇している²²。

国際社会が目指す排出削減目標の達成は依然として非常に困難なものと言える。低炭素技術の共同開発と緑色(環境型)産業の発展による世界の気候変動への対応は、多くの新たな発展の機会を生むものとなり得る。

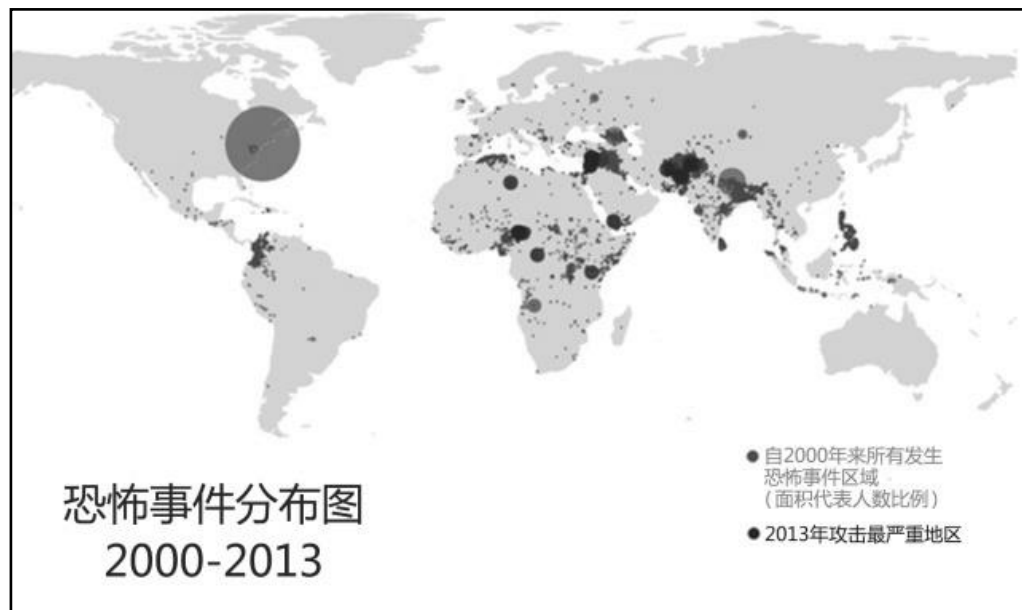
4.4. 「一帯一路」建設の脅威

「一帯一路」建設の脅威は、テロと大国の覇権、国外政局の不安定の3方面に体现されている。

①テロの脅威

テロの脅威はすでに、世界的な公害となっている。「一帯一路」沿線は、テロの脅威が最も深刻なエリアである。このことは、「一帯一路」建設に一定程度の影響を与えるものとなる。「世界の安全から離脱して自らの安全を実現できる国はない。また他国が安全を欠いている土台の上に安全を築くこともできない」²³

経済・平和研究所の研究によると、「一帯一路」沿線は、国際テロ活動の最も頻繁な地区である(図9)。テロ事件は、大量の人命と財産の損失をもたらしているだけでなく、国際協力も妨げている²⁴。



出典: Institute for Economics and Peace: Global Terrorism Index Report 2014.

図9 2000—2013年テロ事件発生分布

²² 出典: <http://edgar.jrc.ec.europa.eu/>

²³ 習近平「邁向命運共同体 開創亞洲新未來」(ボアオ・アジア・フォーラム 2015 年年会開幕式での基調講演)

²⁴ 経済・平和研究所は、各国・地区のテロ指数とテロ活動のもたらした損失について詳しく推算している。Institute for Economics and Peace: Global Terrorism Index Report 2014; Global Terrorism Index Report 2015 参照。

②大国の覇権の脅威

目下最大の覇権国家である米国は、中国の世界における地位と影響力の向上を警戒し続けている。米国の「アジア太平洋へのリバランス」の大きな目的の一つは、中国を抑制することにある。

中国の「一帯一路」建設の推進に伴い、米国のこの地区における影響力が相対的に下がるのは必然的なことである。米国はかつて、「グローバル化3.0」を100年近くにわたって主導した。この主導的な地位を容易には失おうとしないことは確実である。米国の主導する環太平洋パートナーシップ協定(Trans -Pacific Partnership Agreement、TPP)は、「経済のNATO」とも呼ばれ、ことさら中国を排除する加盟条件が呈示されている。その実際の目的は、中国の周辺国家や主要貿易パートナーを連合し、中国を排除した新たな国際貿易組織を打ち立てることにある²⁵。もしも中米関係が悪化すれば、「一帯一路」の建設も大きなダメージを受けることになる。このため中米関係を適切に処理し、世界最大の二つの経済大国の対立を防ぎ、良好な国際協力のムードを作り出すことは、中国上層部の政策決定者が今後、慎重に考慮しなければならない問題と言える。

③国外政局の不安定の脅威

イラク戦争の勃発以来、北アフリカや中東、南アジアの一部の国の政局は動乱を続けている。一部の国では政権交代によって政策の変更が起こっている。こうしたことは、「一帯一路」建設に潜在的な脅威を投げかけている。実際、政局の不安定な一部の国への中国の投資は期待していた結果を得られず、元手まで失ってしまったケースもある。

世界金融危機の衝撃を受け、多くの国は負債を積み上げ、国際債務の償還能力を失っている。これもまた、「一帯一路」沿線国間の協力に一定の脅威を与えている。

理論的な分析によると、異なるSWOT(強み、弱み、機会、脅威)状況下では、採用すべき対応策も異なる(図10)。上述の4方面の分析を総合すると、中国は、自身に弱みを抱え、外部の脅威にも直面しているものの、内部の強みと外部の機会もまた際立っており、成長型の対応策を取ることができる。「一帯一路」は、成長型対応策が具体的な形を取ったものと言える。

		内 部	
		強 み	弱 み
外 部	機 会	SO成長型策略 内部の強みに依拠 外部の機会の利用	WO転換型策略 内部の弱みの克服 外部の機会の利用
	脅 威	ST多元化策略 内部の強みに依拠 外部の脅威の回避	WT防御型策略 内部の弱みの克服 外部の脅威の回避

図10 異なる状況下での対応策1992-2000年

5. 「一帯一路」建設の実施の重点と未来の政策

中国の歴史を振り返ると、中国は二千年以上前の漢代にすでに、東アジアと中央アジア、西アジア、欧州、アフリカを貫く架け橋「シルクロード」を作っていたことがわかる。この国際通路は、世界の経済交流や文化の伝播など多くの面で積極的な役割を果たした。海上シルクロードは、陸上シルクロードの延長であり、世界の各海周辺の国家を緊密に結びつけるものである。

²⁵ 郎咸平「“一帯一路”逐步実施 中国対外戦略全面升級」(『上海企業』2015年第5期)

中国が最近になって提出した「一帯一路」戦略は、歴史的に残されたいいくつかの要素を受け継いでいるが、過去の歴史のシルクロードや海上シルクロードと比較すると、天地のひっくり返るような変化が起こっていることがわかる。現代の「一帯一路」は、単純な陸上と海上の国際交流の通路ではもはやなく、歴史の符号を借用して構築したグローバルな連絡ネットワークと言える。

また現代の「一帯一路」は、シルクや磁器など伝統的な中国の特産物を輸出し、他国の産品と作物を輸入する通路でもはやりなく、相互のコネクションを土台として経済・文化・技術・資本・資源などを融合した交流プラットフォームとなっている。さらに現代の「一帯一路」は、一部の地区の連絡通路ではもはやなく、歴史上のシルクロードと海上シルクロードの範囲を大きく超えて構築された、中国が世界全体へと融合していくための戦略設計である。総じて、新たに提出された「一帯一路」の内容と広がり、歴史上の隆盛期に構築された陸上・海上シルクロードをはるかにしのぐものと言える。

「ビジョンと行動」は、未来の「一帯一路」の共同建設の原則や枠組となる考え方、協力の重点、協力メカニズム、中国各地の開放状況などの重点問題を明確化したものだが、研究の待たれる重大問題は依然として数多い。

5.1. 「一帯一路」に関する実施上の具体的な問題

中央政府のレベルでは、「一帯一路」建設の制度的な土台を科学的に形成する必要がある。「ビジョンと行動」で提出された目標を実現するには、大きく言って4つの方面の具体的な実施上の問題を明確化する必要がある。

第一に、誰が管理するか、つまり「一帯一路」の建設の協調をどの部門が図るかという問題。第二に、誰にかかわるか、つまり「一帯一路」にはどの国・地域が含まれるかという問題。第三に、「一帯一路」の建設と発展をどのような手段で促進するかという問題。第四に、効果の管理、つまり「一帯一路」の建設の影響と成果をいかに評価するかという問題である。

①誰が管理するかという問題

中央は「ビジョンと行動」で打ち出す前から、張高麗・副総理を組長とする「一帯一路」建設事業指導グループを設立している。だがこれは国内の協調機構にすぎず、今後は専門の国際総合協調機構の設立を検討する余地がある。

②誰にかかわるかという問題

「一帯一路」建設は中国の対外開放の具体的な措置であり、国を挙げての戦略である。そのためどこかの省がここから漏れるという問題は存在しない。だが「一帯一路」がどの国々を結びつけることになるのかはまだ確定することはできない。またかかわる国の範囲も固定されたものではなく、建設プロセスの進展に伴って変化するものである。これこそが中国が「一帯一路」の「計画」ではなく、「ビジョンと行動」を打ち出した理由でもある。中国の多くのメディアは「ビジョンと行動」を『「一帯一路」の計画』として理解しているが、これは正確ではない。学術的な角度から言えば、「ビジョンと行動」(vision and initiatives)と「計画」(planning)はまったく異なる概念である。

③いかに管理するかという問題

「ビジョンと行動」は、「政策の疎通、施設の連結、貿易の振興、資金の融通、国民の交流」を協力の主な内容とし、協力メカニズムと中国各地の対外開放の方向を打ち出したものだが、具体的な政策ツールはまだ完全には明確となっていない。中国が主導して設立した「一基一行」(シルクロード発展基金とアジアインフラ投資銀行)が「一帯一路」建設に金融支援を与えるものとなることは間違いない。だが「一帯一路」建設の推進のための政策ツールを科学的に確定することは、研究の待たれる重大な課題である。とりわけ注意が必要なのは、「一帯一路」建設が実質的な進展を遂げるためには、既存の国家・政府間の協力の意向を土台として法制化された投資・貿易規則を実現し、恣意性や不確定性を回避する必要がある。

④効果の管理における問題

「一帯一路」建設に対してはまだ事前評価ができるのみで、中期・事後評価を行う時期にはまだ至っていない。このように重大な行動に対しては、評価メカニズムの構築が不可欠となる。だが「ビジョンと行動」は、評価メカニズムの問題には触れていない。「一帯一路」の科学的評価のメカニズムを構築することは、未来の活動の重点の一つとなる。

5.2. 政策の方向性

政策の方向性を考えると、中国は今後、強国建設をめぐる制度と政策の革新を進め、「一帯一路」の建設を主軸として、その他の戦略の一つにまとめ、強国建設という総目標のために活用し、「革新、協調、緑色、開放、共有」という5大発展理念に基づき、革新や産業発展、都市化・地域協調、全方位的開放、文化発展、エコ文明建設の方面で具体的な政策を制定していくものと考えられる。

①革新

長期的な発展を着眼点とし、国際競争の強みの育成と基礎技術の発展をターゲットとする。その目標は、中国の創造能力を高め、強国にふさわしい技術サポート体系を構築することにある。

②産業発展

産業構造の最適化と製造業のアップグレードの推進を着眼点とし、産業構造のハイレベル化をターゲットとし、サービス業の大きな発展を推進する。その目標は、その他の産業に対する生産者向けサービス業の補助能力を高め、日増しに高まる人々の質の高い生活へのニーズを満足させる生活者向けサービス業の能力を高めることにある。製造業のインテリジェント化に対しては、「中国製造2025」の要求に基づき、中国の製造業の大発展を推進する。その目標は、中国を製造大国から製造強国へと着実に進化させることにある。産業発展政策の総体目標は、強国にふさわしい産業サポート体系を構築することにある。

③都市化・地域協調の発展

都市化・地域発展の質の改善を着眼点とし、良好な地域関係と均衡の取れた地域発展の局面を構築し、都市化と地域発展の過程で出現する際立った問題をターゲットとし、都市・農村と地域の発展を統一的に計画する。その目標は、「人を基本とする」「四化同步(新型工業化・情報化・都市化・農業現代化)」「配置の最適化」「エコ文明」「文化伝承」という都市化の新たな道を歩み、貧しい地域の発展の遅れや旧工業地域の景気低迷、渋滞に象徴される都市膨張などの問題を緩和し、国内の地域協力の強化を通じて新型の国内地域関係を構築し、地域間の相対的な格差を着実に縮小することにある。都市化・地域協調発展政策の総体目標は、強国にふさわしい空間サポート体系を構築することにある。

④全方位的な開放

中国の国際的な地位と影響力を一層高めることを着眼点とし、各地区の開放度がまちまちで対外開放の水準が異なる現状をターゲットとし、「一帯一路」建設をめぐる中西部地区の対外開放を大いに推進する。その目標は、異なる類型の地域がいずれも対外開放に加わる機会を持つようにし、国内協力と国際協力の相互の高め合いを強化し、対外開放による国際競争力の向上を実現し、強国にふさわしい外部サポート体系を構築することにある。

⑤文化発展

国家の文化面でのソフトパワーを高めることを着眼点とし、社会における道徳や良心の不在、文化的なニヒリズムの問題をターゲットとし、中国の歴史文化の精華を発揚し、文化の大発展・大繁栄を推進する。その目標は、国家の文化面でのソフトパワーを高め、中国文化の国際的な競争力と影響力を増強し、経済の実力の向上を後押しし、強国にふさわしい文化サポート体系を構築することにある。

⑥エコ文明の建設

科学的発展観と主体機能区計画の実現を着眼点とし、資源の過度な利用や浪費、環境汚染、生態破壊といった現実をターゲットとし、国土用途指定制度を通じて異なる類型の地域の主体機能を計画し、国土空間の局面を最適化する。その目標は、人と自然とが調和した地域の協調発展を実現し、発展の質の向上の重視という土台の上で経済社会の発展を促進し、強国にふさわしい生態サポート体系を構築することにある。

中央政府だけでなく、中国では各級の地方政府がいずれも、「一帯一路」建設がもたらすチャンスをいかに活用するかを研究し、相応する応対策や政策を制定している。これについての問題は非常に複雑なものであり、ここではこれ以上は検討しない。

6. まとめ

上述のように、「一帯一路」は、中国の国際的な影響力が上昇したことによる必然の選択と言える。中国の伝統文化における「和を貴しと為す」という精神を体現したこの戦略設計は、中国の新たな国際的視野を広げたものであり、中国の国際的影響力をより高めるための必然的選択であり、グローバル化4.0への対応のための戦略配置であり、国家安全の確保に必要なものであり、世界の発展局面の均衡化という役割を果たすことでもある。また中国の「地域協調発展4.0」「工業4.0」「小康社会の全面的建設」「対外開放4.0」の要請でもある。「一帯一路」建設は、中国のグローバル化戦略や対外開放戦略、革新戦略、工業化戦略、地域発展戦略を一つとし、これらの戦略の重要な支えとなる。「一帯一路」建設過程では、誰が管理するか、誰にかかわるか、いかに管理するか、効果の管理という4方面の実施の問題を重視し、革新や産業発展、都市化・地域協調、全方位開放、文化発展、エコ文明建設の各方面での具体的な政策を手配する必要がある。

「一帯一路」という戦略設計が実行に移されれば、その利益は世界の多くの国々に及ぶ。これは同時に中国の中西部地区の発展にも寄与し、中国全体の飛躍と国際影響力のさらなる向上を後押しするものとなる。「一帯一路」の建設は将来、国内外の両面に新たな変化をもたらすと予想される。

国外面では、「一帯一路」建設の参加国の実益はさらに増し、中国の国際影響力はさらに高まることになる。中国の全国一般公共財政収入は2015年、15兆元を超えた。中央政府には、「一帯一路」の建設を推進する十分な財力がある。シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードによってつながれた国々は、中国政府の支援を受け、さらなる発展とグローバル化への融合の機会を得る。中国は、これらの国々と協力を強化する過程で、グローバル化の程度と世界的な影響力を間違いなく高めることとなる。

国内面では、「一帯一路」建設への国を挙げた参加は、中国の経済発展の地域局面に変化をもたらすこととなる。中国の中西部地区は過去の長期にわたり、経済発展の水準や対外開放の水準など多くの面で東部地区と東北部地区に遅れをとっていた。地域経済発展のライフサイクルの法則に従えば、中国の地域経済の「新常态」(ニューノーマル)を考えると、まず、中国中西部地区の発展速度は今後、かなりの長期にわたって東部の発達地区を上回り、中西部地区は、中国の成長を支える中堅的な役割を果たすことになる。「一帯一路」建設の追い風を受け、中西部地区では発展潜在力の掘り起こしがさらに進む。中西部地区と東部地区の発展格差は縮小し、中国経済は今後も、良い方向に向かって進んでいく。

【参考文献】

Institute for Economics and Peace(2014) Global Terrorism Index Report 2014.

Institute for Economics and Peace(2014) Global Terrorism Index Report 2015.

McKinsey Global Institute(2015) “The China Effect on Global Innovation” July 2015, Research Bulletin.

Ray M. Northam(1975) “Urban Geography New York” John Wiley & Sons.

ZHANG Keyun(2015) , “CAI Zhibing, Globalization 4.0, Regional Coordinated Development 4.0, and Industry 4.0” The background to the “One Belt, One Road” strategy and its intrinsic nature and critical power, ERINA REPORT No.127, 2015.

陳芳芳「為何發展的最大回旋余地在中西部」(『四川日報』2013年10月9日)

胡煥庸「中国人口の分布、区劃和展望」(『地理学報』1990年第2期)

胡煥庸「中国人口之分布——附統計表与密度図」(『地理学報』1935年第2期)

郎咸平「“一帯一路”逐步实施 中国对外戰略全面升級」(『上海企業』2015年第5期)

林毅夫「產能過剩，中国還有投資机会嗎」(『商週刊』2015年第10期)

戚偉、劉盛和、趙美風「“胡煥庸線”的穩定性及其兩側人口集疎模式差異」(『地理学報』2015年第4期)

習近平「邁向命運共同体 開創亞洲新未来」(ボアオ・アジア・フォーラム2015年年会開幕式での基調講演)

習近平「讓中阿友誼如尼羅河水奔湧向前」(エジプト紙『アルアハラム』2016年1月19日)

熊艾倫、蒲勇健、張勇「“一帯一路”与過剩產能轉移」(『求索』2015年第12期)

嚴漢平、白永秀「我国区域協調發展的困境和路径」(『經濟学家』2007年第5期)

張建学「到底哪裏是絲綢之路的起点？」(『環球市場信息導報』2015年第4期)

張可雲、蔡之兵「全球化4.0、区域協調發展4.0与工業4.0——“一帯一路”戰略的背景、内在本質与關鍵動力」(『鄭州大学学报(哲学社会科学版)』2015年第3期)

張可雲「“一帯一路”建設的國際視野、操作重点与影響展望」(『中国發展觀察』2015年第4期)

張可雲「論中国区域經濟的新常態」(『区域經濟評論』2015年第2期)

張可雲「区域協調發展戰略与沱北部灣区域合作的方向」(『創新』2007年第2期)

張可雲「絲綢之路經濟帶提出的國際与国内背景分析」(『理論研究』2015年第2期)

筆者紹介：張可雲、1964年南臨湘市生まれ。経済学博士。中国人民大学地域・都市経済研究所教授。国家計画専門家委員会委員、国家開発銀行専門家委員会委員、中国商業連合会専門家委員会委員、北京市行政区画・地域発展研究会会長、中国地域科学協会常務理事、全国経済地理研究会常務理事など兼任。

I-3. 「一帯一路」構想と資金調達

周強武

財政部アジア太平洋財政金融と発展センター副センター長

2013年9月7日、中国の習近平国家主席はカザフスタンで講演した際、「シルクロード経済ベルト」構想を提唱。習主席はまた、同年10月3日のインドネシアでの講演の際に「21世紀海上シルクロード」構想を提唱した。この「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」を合わせ、略して「一帯一路(1ベルト、1ロード)」と称する。「一帯一路」は中国が打ち出した国際発展協力構想で、主に「一帯一路」沿線諸国と共に「政策、インフラ、貿易、金融、国民の感情」といった面で連携を図り、緊密なパートナーシップを構築し、政治における相互信頼、経済融合、文化包容の利益共同体、運命共同体、責任共同体を実現するものである。

中国が打ち出した「一帯一路」構想は極めて包容的な提唱であり、融資選択も十分に多元的で開放的なものである。「一帯一路」の構築は中国の資金をはじめ、中国以外の国々からの資金も歓迎され、多国間開発機関の資金をも歓迎するものである。このうち、シルクロード基金は「一帯一路」建設の専門基金であり、また、アジアインフラ投資銀行(AIIB)は新たな多国間開発機関として、加盟国のインフラ建設において新たな原動力となる。各種資金が力を合わせ、共に「一帯一路」沿線諸国の経済と社会発展を促進する力となるだろう。

1. シルクロード基金と「一帯一路」

1.1. シルクロード基金概況

シルクロード基金は中国が「一帯一路」建設を支援するために設けた専門の基金である。同基金は中国の外貨準備、中国投資有限公司(CIC)、中国輸出入銀行(China Eximbank)、中国国家開発銀行(CDB)が共に出資し、2014年12月29日に北京で設立した。同基金は「開放包容、互惠ウィンウィン」の理念を掲げ、「一帯一路」の枠組み内の経済貿易協力と二国間・多国間交流に融資面でのサポートを提供するもので、国内外の企業、金融機関と共に、中国と「一帯一路」沿線諸国と地域の共の発展と繁栄の実現を促進していくものである。

同基金の資本規模は400億ドルで、初期資本の100億ドルを中国外貨準備、CIC、中国輸出入銀行、CDBが共同出資している。

1.2. 機能・位置づけ

シルクロード基金は中長期の開発性投資基金という位置づけで、株式投資を主とした様々な投融資方式を通じ、「一帯一路」インフラ施設、資源開発、産業協力、金融協力といった分野の協力を投資し、インフラ施設とコネクティビティ(相互連携)を重点に、「一帯一路」重大プロジェクトとして選定されたプロジェクトに優先的に投資する。シルクロード基金は市場化の運営に基づくため、中長期財務の持続可能性と合理的投資リターンを確保しなければならない。

シルクロード基金の経営範囲は、主に株式、債権、基金、借款といった投資を含み、国際開発機関や金融機関等と共同投資基金を設立し、資産受託管理や対外委託投資といった投資を行うことができる。

1.3. 投資管理

シルクロード基金の投資分野には、インフラ施設、エネルギー資源、生産技術協力、金融協力等、国外通貨投資、株式投資を主に、国際生産能力協力を力が入れている。投資の原則は、第一に、連結の原則。シルクロード基金投資は「一帯一路」の枠組み内のコネクティビティに対する必要な支援を優先し、投資所在国と地域の発展戦略と計画に連結すること。第二に、市場化の原則。シルクロード基金は中長期の合理的投資リターンを実現可能とする効果と利益が上がるプロジェクトに投資すること。第三に、協力の原則。中国国内の機関や投資国現地の機関との協力を重視し、他の金融機関と企業と優位性の相互補完と協力ウィンウィンを実現すること。そして

国際的に共通の市場規則を維持し、環境保全と持続可能な発展を重視すること。第四に、開放の原則。即ちシルクロード基金と子基金の対外開放を堅持し、共通の理念を有する国際投資者の参入を歓迎する。

プロジェクトの選別の面では、シルクロード基金は産業資本協力を重視し、プロジェクトレベルでは合同投資を行い、コネクティビティや生産技術協力の面で効果の大きいプロジェクトを優先する。財務投資者として、シルクロード基金は被投資企業の支配株取得を求めない。

投資分野では、シルクロード基金はインフラ建設、資源開発、生産技術協力、金融協力といった分野に投資し、投資所在国と地域の法律を遵守し、国際基準と準則を遵守する。インフラ施設の面では、インフラ建設計画と技術基準体系を合致させ、全方位かつ多面的なコネクティビティを構築する。資源開発の面では、伝統的なエネルギー資源開発協力を力を入れ、クリーン、再生可能エネルギー分野の多面的なインタラクティブを推進し、エネルギー資源の幅広い協力を支援する。エネルギー生産能力面では、中国の優位性のある生産能力と海外の需要を結びつけ、装備、技術、基準とサービスの「海外進出」に力を入れ、現地経済と社会の発展を促進する。金融協力の面では、投資協力の枠組みを充実させ、金融協力のモデルを革新し、国際金融機関との協力を強化し、開放的かつ多面的、ウィンウィンの金融協力プラットフォームを共に構築する。

1.4. 投資進展

現在、シルクロード基金はすでにパキスタンのカロット水力発電所BOT事業、イタリアのタイヤ大手ピレリの買収、ロシア・ヤマル液化天然ガス(LNG)開発プロジェクト(3つの正式なプロジェクト名要確認)の3つの投資プロジェクトを終えている。

2. アジアインフラ投資銀行と「一帯一路」

2.1. アジアインフラ投資銀行と「一帯一路」の関係

2013年10月、中国の習近平主席はインドネシア大統領との会談、ならびにAPEC首脳会議など多くの場でアジアインフラ投資銀行(AIIB)を提唱してきた。その後2年あまりの準備期間を経て、AIIBは2015年12月25日に北京で正式に設立された。AIIBは政府間の多様な開発機構であり、インフラ施設建設を専門にし、アジア地域のインフラ発展とコネクティビティの促進を趣旨とする銀行である。

AIIBは新しい多国間開発性国際機関であり、独立した法人である。主にインフラ施設投資に注目する。一方、「一帯一路」は中国が打ち出した発展協力構想であり、その内容はより広く、インフラ施設建設によるコネクティビティ以外に、政策や貿易、文化といった分野の協力を含んでいる。

もちろん、AIIBと「一帯一路」にも共通項がある。それはAIIBの大部分の加盟国が「一帯一路」沿線国であり、さらにインフラ施設の発展とコネクティビティの促進は「一帯一路」の重要な内容でもあり、この点はAIIBの目標と合致している。強調すべきは、AIIBは「一帯一路」を専門にサービスを提供する機関でもなければ、「一帯一路」のATMや財布でもない。また、AIIBがいずれかの国の発展戦略だけにサービスを提供するということもなく、あくまで加盟国および関連地域全体にサービスを提供するものである。

2.2. AIIBは「一帯一路」建設に貢献可能か

その答えはもちろん「イエス」だ。しかし、AIIBの資金は「一帯一路」建設を支援することができるが、決定権はAIIB当局と加盟国にある。

2.2.1 資金的支援

AIIBの一部加盟国と「一帯一路」の沿線国は重複しているため、AIIBがこれらの国のインフラ施設プロジェクトに借款を提供することができる。AIIBは融資モデルを革新し、国際資本市場で積極的に資金調達する一方で、域内の公共機関資金と民営機関資金の協力を強化し、同時に世界銀行とアジア開発銀行といった現有の多国間銀

行との協力を強化し、合同融資や三カ国協力、多国間協力といった方法で、共にアジア地域のコネクティビティの水準を絶えず高め、「一帯一路」建設における施設の連携という目標を推進していく。

2.2.2 投資分野

AIIBはアジア地域内のインフラ施設建設に力を入れるが、これには「一帯一路」沿線国のインフラ施設建設も含まれる。

一つ目は情報インフラ建設である。AIIBの一部加盟国および「一帯一路」沿線国は、情報インフラ施設建設の面で比較的立ち遅れており、先進国と比べるとまだ大きな開きがある。AIIBはプロジェクトを通じ、こうした国々に情報インフラ施設およびコネクティビティに必要となる支援と投入をし、発展途上国のインターネット普及を推し進め、情報格差を取り除き、情報の壁を打ち破っていく。

二つ目は道路や橋といった交通インフラである。AIIBは自身の選定とプロジェクトの批准プロセスを経て、「一帯一路」沿線国で道路、橋、水運、港、航空といった交通インフラ分野のプロジェクトを重点的に投入・支援していく。AIIBは特に国境を跨ぐ鉄道や石油輸送パイプラインといったインフラ建設プロジェクトへの支援にも努める。

三つ目はエネルギーインフラ建設である。AIIBは「一帯一路」沿線国に対し国の送電線、とりわけ電気ネットワーク建設およびグレードアップを含むインフラ建設を支援し、これらの国がクリーンエネルギーを発展させることを支援し、風力発電、水利、原子力、太陽光といった新型クリーンエネルギーインフラ施設プロジェクトを進める際の投資を行う。

四つ目は都市インフラ建設である。「一帯一路」沿線国の一部の国は経済発展が立ち遅れており、都市インフラ建設も相当立ち遅れている。AIIBはこうした国々の都市水供給、排水・汚水・ごみ処理および冷暖房設備といった都市インフラプロジェクトへの投資が可能で、これらの都市の発展を推し進める。

五つ目は物流インフラ建設である。AIIBの重点投資分野は物流インフラ施設建設を含むため、「一帯一路」沿線国の関連の物流インフラ施設の充実化にも寄与する。

AIIBは情報、交通、エネルギー、都市建設、物流といったインフラ施設分野への投資プロジェクトを通じ、「一帯一路」沿線国のこれらの分野での発展をよりよく促進し、これらの国々のコネクティビティを促し、各国間の往来の障壁を取り除き、「一帯一路」沿線諸国の経済発展を強化し、アジア地域の経済の脈をよりスムーズにし、アジア地域のより広く、よりハイレベルの、より深い開放型経済に必要な条件を提供していく。

3. 中日経済協力

中日経済関係は世界で最も重要な二国間経済関係の一つである。日本は世界第三の経済大国であり、経済構造と発展段階は中国との相互補完性が強く、協力の余地が広い。中日両国が世界と地域のマクロ経済政策調整、国際発展協力、経済貿易協力といった分野で強化を図ることは、両国にとって有益であるばかりか、地域ないし世界に恩恵をもたらすことになる。

3.1. 世界と地域のマクロ経済政策調整

世界第二と第三の経済大国である中日両国は、そのマクロ経済政策が他国にもたらす影響は非常に大きいものがある。そのため、両国はさらに世界と地域のマクロ経済政策調整を進める必要があり、そうしてこそ世界と地域経済の安定と発展を有効的に確保できるのである。

両国はG20やAMROといった枠組みで協力を強化することができる。2016年、中国側はG20の輪番議長国となり、中日双方はG20を通じ関連の経済分野の議題をめぐり交流を強化することが可能で、共にサミットを推し進めることで各国に有益な実務的成果を収めることができる。AMROが国際組織に昇格した後、中日はAMRO能力建設や人材備蓄、AMROの地域経済監督の役割といった面で強化を図り、チェンマイイニシアチブのマルチ化(CMIM)の有効性を向上させ、CMIM資金規模拡大といった分野で深い交流を進め、多くの共通認識に漕ぎ着けられるよう積極的に研究すべきである。

3.2. 国際発展協力の強化

両国は国際発展の分野で協力を強化する能力も条件も有しており、多国間発展協力ではなおさらである。両国は世界銀行とアジア開発銀行の借款能力の促進と増強のために共に尽力し、絶えず資産負債表を最適化し、世界と地域の貧困と発展のために積極的な貢献をしていかなければならない。

中日両国はAIIBといった新しい多国間開発機関の面での対話と協力を強化すべきである。AIIBは現有の多国間開発銀行の補充であり、競争と挑戦の相手ではない。中国は引き続きAIIBを全面的に支持し、日本も加盟を積極的に考慮し、AIIBの代表性と影響力にさらに向上させていくべきである。そうすることで、アジア開発銀行、AIIB、そして一帯一路が大きな力を形成し、アジアのコネクティビティ水準の向上を推し進め、アジア地域の経済発展の原動力と質を引き上げていけるのである。

3.3. 「一帯一路」沿線の投資協力の強化

「一帯一路」イニシアチブは世界60カ国の積極的な呼応を得た。現在6つの経済回廊を計画しており、西はアメリカへと延び、東は太平洋地域へと延びている。東アジアや南アジアといった地域は「一帯一路」沿線国であり、日本政府の経済外交の重点地域であり、日本企業の重要な投資対象地域でもある。そのため、中日双方は上述の地域との協力を強化し、無秩序な競争は減らさなければならない。

東南アジアや南アジアといった地域の限られた経済発展水準と巨大なインフラ施設の不備を前に、中日企業は「一帯一路」沿線国に大きな協力の余地を有している。ある分野では中国企業の方がコストが低く、技術も進んでおり、優位性を有し、分野によっては日本企業の方が多くの経験を有し、その推進に長けている。第三国工業パークの建設など、一部投資周期が長く、投資規模が大きいプロジェクトについては、中日両国の企業による共同参加が可能で、各自の長所を発揮すべきである。事実、ベトナムなどの東南アジア諸国では中国企業と日本企業がすでに電力といった分野で一連の共同投資を行っており、良好な効果を得ており、条件の揃う国と分野で引き続き協力を展開していく強い意思が双方にある。

海外投資はリスクが大きい。特にインフラ施設分野は投資回収期間も長く、資金的圧力が大きく、リスクの種類も多く、企業だけでは有効的な対応策を模索するのは困難となる。そのため、世界銀行やアジア開発銀行、AIIBといった新旧の多国間開発銀行が参加し、多国間開発銀行の優位性を発揮し、企業のリスク軽減をサポートし、より多くの資金が沿線国のプロジェクトに集まるよう働きかけなければならない。そのため、中日企業は共同投資以外に、多国間開発銀行という優位性のあるプラットフォームを生かし、三者間協力や多国間協力といった形で「一帯一路」建設に参加していかなければならない。この他、PPPモデルの普及と応用も中日企業の「一帯一路」参画に新たな選択肢を提供するだろう。

3.4. 中日二国間経済貿易協力の強化

2011年、中日両国の貿易総額は3,449億ドルに達し、それぞれ当年の両国対外貿易総額の約20%に及んだ。しかし、翌12年以降、中日経済貿易往来は急速に冷え込み、貿易総額に大幅な縮小が見られた。2015年、ドル換算の中日貿易額は前年同期比11.8%減で約3,033億ドルまで下がった。中日二国間貿易額の鈍化は世界経済の回復力低下という大きな環境的要因と、二国間の政治関係の悪化という現実的要素の二つが考えられる。

目下、中日両国は産業競争力の強化という共通の課題を突きつけられており、双方は新たな協力モデルの模索という肝心な時期に差し掛かっている。さらに両国は発展段階と経済構造が異なるため、双方の経済相互補完性が強く、日本経済は「新陳代謝」が必要で、より活力溢れる経済構造を形成する必要がある。中国は今ちょうど供給側構造改革を推進し、全要素生産率の向上に努めており、双方には大きな協力の余地があるのである。

両国関係の構造的課題に対し、両国は「民間先行、民を以って官を促し、経済を以って政治を促す」という原則に従いながら、中日経済貿易協力の質と効率の向上に取り組んでいかなければならない。「一帯一路」建設の弛まぬ推進と中国経済の発展方式の転換・グレードアップ、そして「第13次5カ年計画」の始動に伴い、中日経済貿易関係は新たなチャンスを迎え、両国は「一帯一路」、「質の高いインフラパートナーシップ」といった面で協力を

強化し、また、日本企業は中国の都市化、製造業グレードアップ改造、介護産業、エコ産業、インフラ産業、質の高い消費といった分野で新たな商機を見出すことができるだろう。

I-4. 「一帯一路」構想と人民元の国際化

張礼卿

中国中央財經大学金融学院教授

楊曉竜

中国工商銀行城市(都市)金融研究所研究員

1. はじめに

「一帯一路」構想は、中国政府が2013年に呼びかけた地域経済協力構想である。この構想に基づいて中国が立ち上げた地域協力の枠組は、ユーラシア・アフリカ大陸を貫き、活発な東アジア経済圏と進んだ欧州経済圏、広大な奥地と巨大な発展力を持つ中央アジアや西アジア、南アジア、東南アジア、アフリカの一部の国々を結びつけ、経済・貿易・金融・文化などの分野での全面協力を通じて、各国の共同繁栄、共同发展を実現するものである。

「一帯一路」構想は、新時期の中国の対外開放戦略実施の重要措置である。この措置は、域内各国の経済・貿易・金融の発展を促進するとともに、人民元の国際化にも貴重なチャンスをもたらす。だが「一帯一路」構想の実施過程においては同時に、地政学的リスクや宗教・民族の衝突リスク、法律・法規のリスク、さらにテロのリスクなど、多様なリスクへの直面も余儀なくされる。これらのリスクは、「一帯一路」構想の円滑な実施に影響するだけでなく、人民元国際化の域内での正常発展にも影響する。チャンスをつかみ、「一帯一路」構想下の人民元国際化戦略においては、このチャンスをつかみ、リスクを防御することが、取り組むべき重要課題となる。

2. 「一帯一路」構想提出とその積極的意義

2013年9月と10月、中央アジアと東南アジアの国を訪問した習近平国家主席は、「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」¹の2つの重大構想を相次いで呼びかけ、国際社会の高い注目を呼んだ。李克強・中国国務院総理は「2013年中国・ASEAN博覧会」参加の際、ASEANへと向かう海上シルクロードを形成し、開発途上地域の発展を率いる戦略的支点を打ち固めることの重要性を強調した。2015年3月28日、国務院の権限を受けた国家発展改革委員会と外交部、商務部は共同で、「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」を發布した。この2つの構想は「一帯一路」構想と総称される。

2.1. 「シルクロード経済ベルト」の中心となる通路

「シルクロード経済ベルト」の中心となる通路は、(1)中国から中央アジア、ロシアを通して欧州(バルト海)に至る、(2)中国から中央アジア、西アジアを通してペルシャ湾、地中海に至る、(3)中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至る——3本である。「21世紀海上シルクロード」の中心となる通路は、(1)中国沿岸港湾から南中国海を通してインド洋に至り、欧州に伸びる、(2)中国沿岸港湾から南中国海を通して南太平洋に至る——2本である。

「一帯一路」構想の具体的な協力枠組は次の3つである。(1)陸上においては、国際的大型通路を拠り所とし、沿線の中心都市を支えとし、重点となる経済・貿易産業パークを協力プラットフォームとし、「新ユーラシアランドブリッジ」「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共同で構築する。(2)海上においては、重点港湾を中継点とし、円滑・安全・高効率の運輸大通路を共同建設す

¹ シルクロードとは、古代中国を起源とし、アジアとアフリカ、欧州をつなぐ古代の商業貿易路線であり、陸上シルクロードと海上シルクロードに分かれる。陸上シルクロードは、中国内陸部と欧州各地をつなぐ陸上商業貿易通路であり、紀元前2世紀から紀元後1世紀にかけて形成され、その利用は16世紀まで続いた。東方と西方とが経済・政治・文化の交流を行うための主要な道であった。海上シルクロードは、古代中国と外国が貿易・文化の往来を行うための海上通路であり、南中国海を中心としていたために「南海シルクロード」とも呼ばれた。海上シルクロードは、秦代から漢代にかけて形成され、三国時代から隋代にかけて発展し、唐代から宋代にかけて繁栄し、明代から清代にかけて転換を迎えた。これまでに知られている最も古い海上航路である。

る。(3)「中国・パキスタン」「バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー」の2経済回廊と「一帯一路」構想の推進を緊密に結びつけ、さらなる協力と発展の推進を実現する。

2.2. 「一帯一路」構想の重点的な協力事項

「一帯一路」構想の協力の重点は、政策疎通と設備連結、貿易円滑化、資金流通、国民交流の5つとされる。政策疎通は、政府間の協力を強化し、政府間のマルチレベルのマクロ政策の疎通と交流のメカニズムを積極的に構築することを指す。沿線各国は、経済発展の戦略と対策について十分な交流と結合を行い、地域協力を推進する計画や措置を共同制定する。設備連結は、沿線国がインフラ建設計画や技術標準体系の結合を強化し、国際的な幹線通路の建設を共同推進し、アジアの各サブエリアとアジア・欧州・アフリカを連結するインフラネットワークを一步步形成することを指す。貿易円滑化は、投資や貿易の便利化実現をはかり、投資と貿易の障壁を除去し、沿線国・地区と自由貿易圏を積極的に共同建設することを指す。資金流通とは、アジアの通貨安定体系と投融资体系、信用体系の建設を推進し、沿線国の二国間通貨スワップや決済の範囲と規模を拡大することを指す。国民交流は、「一帯一路」構想の社会的な土台であり、その内容は、相互の留学生の規模拡大や観光協力の強化など多岐にわたる。

2.3. 「一帯一路」構想実施上の5原則

「一帯一路」構想の実施は、次の5つの基本原則に則って行われる。第一に、国連憲章の目的と原則を守り、平和共存の5つの原則を順守する。第二に、開放協力を堅持する。「一帯一路」にかかわる国は、古代のシルクロードの範囲に限られず、各国や各国際・地区組織がいずれも参加できる。第三に、調和と包括性を堅持する。各国の発展の道とモデルの選択を尊重し、異なる文明間の対話を強化し、共通点を求めて相違点は残し、様々なものを包括し、平和的に共存し、共同の繁栄を図る。第四に、市場を通じた運営を堅持する。市場の法則と国際的に通用する規則を守る。第五に、相互の利益とウィンウィンを堅持する。各方面の利益と関心に配慮し、利益の一致点と協力の最大公約数を探る。

2.4. 「一帯一路」構想を取り巻く国際的な状況

「一帯一路」構想は、北東アジアや東南アジア、南アジア、西アジア、北アフリカ、独立国家共同体、中東欧、中央アジアなどの66カ国にかかわり、これらの国々の総人口は44億、GDPは20兆ドルを超える(表1)。中国の提唱したこの対外開放国家戦略は、中国の開放型経済が新たな発展段階に入ったことを示している。

表1 「一帯一路」沿線国リスト

地域	国家
北東アジア 4 カ国	モンゴル、ロシア、日本、韓国
東南アジア 11 カ国	インドネシア、泰国、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、東チモール
南アジア 8 カ国	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・北アフリカ 16 カ国	サウジアラビア、アラブ首長国連邦、オマーン、イラン、トルコ、イスラエル、エジプト、クウェート、イラク、カタール、ヨルダン、レバノン、バーレーン、イエメン共和国、シリア、パレスチナ
独立国家共同体・その他 6 カ国	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 カ国	ポーランド、ルーマニア、チェコ共和国、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
中央アジア 5 カ国	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

世界にとっても中国にとっても、「一帯一路」構想は重要な意義を持っている。まず、世界の経済成長の鈍化がもたらす様々な挑戦への対応という意義。世界には現在、複雑で深刻な変化が起こりつつある。国際金融危機の深いレベルでの影響は今も顕在化し続けている。世界経済の回復は遅々とし、発展の格差は広がり、各国が直面する発展問題は依然として厳しい。こうした状況を背景に、域内各国が交流を深め、協力を強化し、「互聯互通」（相互連結）を実現し、共同で発展を図ることを呼びかける「一帯一路」構想は、極めて重要な意義を持つものとなる。

次に、世界経済の地域化・多極化発展の必要に応えるという意義。現在、国際投資貿易局面と多角的投資貿易規則には重大な調整が起こりつつある。世界貿易機関を中心としたグローバル経済の一体化プロセスは大きな困難に遭遇している。一方、地域化されたプロセスが大量に出現し、発展している。地域化はすでに、グローバル化を一定程度取って代わっている。「一帯一路」構想の実施は、欧州・アジア・アフリカ地区の経済協力を促進し、一体化を進めるものである。世界経済の多極化発展の必然的な選択と言える。ここで注意しておきたいのは、米国の主導するTPPとTIPPの交渉が中国をわざと排除するもので、中国の未来の経済発展に重大な挑戦を投げかける可能性があるということである。「一帯一路」構想の実施によって、中国は、TPPとTIPPの実施でもたらされる衝撃を一定程度緩和できる。

さらに、国内経済の全面的開放を促進するという意義。過去数十年にわたって、中国の対外開放は基本的に沿岸に限られていた。だが「一帯一路」構想の実施のプロセスには、東部・南部・西部・北部・中部のすべてが含まれる。「一帯一路」構想を契機として、中国の東北・西北・西南・東南沿岸・内陸の各省は現在、各種の対外開放・協力プラットフォームの構築を進め、このプロセスへの参加を図っている。「一帯一路」構想は、共同で豊かさを実現するプロセスにより多くの省が参加することを促すものである。

最後に、中国経済の再均衡化を後押しするという意義。中国経済は近年、構造的問題が深刻さを増している。鉄鋼や石炭、建材、太陽光発電、環境保護などの一部の産業では生産過剰の問題が目立っている。アジアの他地域や欧州、アフリカなどの国々と相互に利益のある協力を強化することで、とりわけインフラ建設分野での協力を通じて、中国は、現在直面している生産能力過剰の現象を一定程度緩和し、経済の再均衡化を実現することができる。

3. 「一帯一路」構想下で人民元国際化が迎える新たなチャンス

3.1. 2009 年以來の人民元国際化の主な進展

2009年7月以來、人民元国際化は急速な進展を遂げてきた。主に次の面での進展が挙げられる。

①越境貿易と直接投資における人民元決済額の拡大

第一に、越境貿易と直接投資における人民元決済額が拡大を続けた。中国人民銀行の発表した「人民元国際化報告」（中国人民銀行通貨政策二司，2015）によると、2014年、人民元の越境貿易決済額は6.55兆元に達し、中国の経常項目取引額の25%に上った。同年、中国の対外直接投資（ODI）の人民元決済額は1,866億元、外国の対中直接投資（FDI）の人民元決済額は8,620億元で、いずれも前年から大幅に増大した。

②人民元建て国際金融資産の急速な増加

第二に、人民元建ての国際金融資産が急速に増加している。2014年末時点で、非居住者が大陸部の銀行に保有する人民元預金残高は2.28兆元に達した。外国の中央銀行とその他の機関投資家が銀行間債券市場で保有する人民元建て債券は 6,346億元に及んだ。2015年4月末時点で、QFII²とRQFII³、「滬港通⁴」計画を通じて外国機関投資家が保有する人民元金融資産（株式・債券含む）は1.38兆元に達した。さらにオフショア市場では、人

²適格外国機関投資家。中国证券监督管理委员会によって承認される。承認されると、中国域外にある人民元資金で中国国内の証券投資が可能となる。

³人民元適格外国機関投資家。中国证券监督管理委员会によって承認される。承認されると、オフショアで調達した人民元資金で中国国内の証券投資が可能となる。

⁴証券取引における規制緩和。香港・上海の双方向で人民元建てで投資が可能となる。機関投資家だけではなく、個人投資家も対象としている。

民元銀行預金が2兆元を超えた(そのうち半分近くは香港)。人民元建て債券の発行も急速に成長している(とりわけ2014年まで)。2014年末時点で、オフショア市場で発行された人民元建て債券の発行額は累計5,305億元に達した。

③海外における正式な準備資産としての利用の拡大

第三に、人民元はすでに、ベラルーシやカンボジア、マレーシア、ナイジェリア、フィリピン、韓国、ロシアなどいくつかの国の正式な準備資産として使われ始めている。ただ一般的な状況下ではまだ、これらの国の外貨準備総資産の5%前後を占めるにすぎない。2015年4月末までに、外国の正式な準備資産となった人民元資産の規模は6,667億元に達した。世界の金融セーフティネットの一部として、中国はさらに、32カ国と3.2兆元の二国間通貨スワップ合意に調印している。

④人民元オフショアセンターの発展

第四に、人民元オフショアセンターが急速に発展している。資本勘定がまだ全面的には開放されていない環境の下、人民元国際化の重要プラットフォームとして、人民元オフショア金融市場は近年、急速に発展している。現在、香港の他、台北やシンガポール、ロンドン、フランクフルト、パリ、ルクセンブルク、トロント、ドバイ、シドニーなど10都市余りが人民元オフショア金融センターにすでになっているか、なりつつある。中国の主要な国有商業銀行はいずれも、各オフショアセンターの決済銀行としての地位を相次いで獲得している。

⑤中国国際決済システム(China International Payment System, CIPS)の設立

第五に、中国国際決済システムの設立に成功した。同システムは、人民元越境支払システムとも呼ばれ、2015年10月8日に上海で運用開始となった。同システムの設立と運営開始は、人民元国際化にとって一里塚となる出来事であり、人民元国際化のインフラ建設が重大な進展を実現し、人民元の越境決済の効率と取引の安全性が大きく高まったことを示している。

⑥SDR への採用

第六に、人民元がSDRのバスケット通貨として採用された。関係各者の度重なる協議を経て、国際通貨基金(IMF)は2015年12月1日、人民元を2016年10月1日からSDR通貨とすることを正式に宣言した。通貨バスケットの一部として採用され、比率はドルとユーロに次ぐ10.92%となる。IMFのラガルド総裁は、この知らせを発表した会見の席で、「人民元のSDR入りは、世界の金融体系への中国経済の融合の重要な一里塚となる。中国政府が過去数年で実現した通貨・金融体系改革の進展に対する評価を示すものでもある」と語った。SDR通貨バスケット入りが人民元国際化の促進という意義を持つことは間違いない。まず、人民元の国際的なイメージと地位が高まったことは、それ自体が国際化の重要な表れの一つである。また、国内の金融改革の推進と資本勘定の漸進的開放を通じて、マクロ経済のファンダメンタルズと制度レベルから人民元の国際化プロセスが促されることとなる。

人民元国際化がここ6年、目覚ましい成果を上げたことは間違いない。中国人民大学国際通貨研究所が発表した人民元国際化指数(表2参照)からもこの点ははっきりと見て取れる。もちろん我々はまた、人民元国際化が自らの過去と比べれば空前の発展を遂げたとは言え、ドルとユーロと比べればまだ大きな格差があるということをはっきりと意識しておかなければならない。

表2: 人民元の国際化指数とその国際比較⁽¹⁾

年	人民元	ドル	ユーロ	円
2009	0.02%	52.79%	26.92%	3.60%
2010	0.23%	53.33%	25.58%	4.34%
2011	0.45%	54.18%	24.86%	4.56%
2012	0.87%	52.34%	23.72%	4.78%
2013	1.23%	53.81%	27.44%	4.39%
2014	2.33%	54.67%	24.49%	4.18%

資料出典: 人民元国際化年報, 2013-2015年各年, 中国人民大学国際通貨研究所

注(1): この指数は主に、国際支払決済通貨や国際金融資産評価・取引通貨、国際準備通貨などとして使われる特定の通貨の世界の総額に占める割合に基づいて算出された。

3.2. 人民元国際化が迎える新たなチャンス

①人民元の越境貿易における価格設定と決済の拡大

第一に、人民元の越境貿易における価格設定と決済は拡大を続ける見込みがある。2001年以来、中国と「一帯一路」沿線国との貿易は急速に成長している。とりわけ2008年の金融危機後、中国と「一帯一路」沿線国との貿易は急速な発展期に入った。2015年1-10月期の中国と「一帯一路」沿線国との二国間貿易総額は8,204億ドルで、同期の中国の輸出入総額の25.4%を占めた。このうち中国の沿線国への輸出は5,044億ドル、中国の沿線国からの輸入は3,160億ドルだった。

「一帯一路」沿線国・地域との貿易において、人民元はますます価格設定通貨として認められるようになっていく。人民元が価格設定通貨となることはまず、「一帯一路」沿線国・地域の対中貿易コストを引き下げ、貿易決済を便利にすると同時に、二国間貿易で第三者の通貨を使うことによってもたらされるリスクを避けることを可能とする。

大口商品貿易分野では特に、人民元による価格設定・決済のメリットが大きい。さらに中国と「一帯一路」沿線国との間では越境電子商取引が急速に発展しており、越境電子商取引での人民元を利用した支払いにもプラスに働く。

②インフラ投融資での人民元の利用

第二に、人民元は、インフラ投融資で最もよく使われる通貨の一つとなる可能性を持っている。「一帯一路」は、中国と沿線国との商品流通と金融協力に良好なインフラ条件を提供するものとなるだけでなく、人民元の国際化にますます多くの投融資のチャンスを作り出すものとなる。

- ・ 海上シルクロード沿線国における海路貿易通路の建設は、海上シルクロード建設の基本となる。沿線の貿易港湾と主要交通路に投資し、港湾の取扱能力と主要交通路の物流運輸能力を高めることなどが含まれる。これは、人民元の国際的な投融資にチャンスをもたらす。
- ・ 陸上のシルクロード経済ベルトの交通インフラと貿易通路の建設、さらに海上シルクロードの陸路貿易通路の建設には、大規模な投資と人民元投融資業務が必要となる。
- ・ 沿線国内のランドポートや空港、港湾の所在都市と経済中心都市との相互連結は、大規模な人民元の国際投融資業務を生む。
- ・ 沿線国の交通中枢都市や経済中心都市と周辺地域、未発達地区との相互連結は、大量のインフラ投資を必要とする。
- ・ 沿線国と非沿線国との間の相互連結に必要なインフラ投資も、人民元の国際投融資にチャンスをもたらす。

アジア開発銀行の推計によると、2010年から2020年までのアジアのインフラ投資の資金ニーズは8兆ドルに及ぶ。中国は、比較的高いインフラ建設水準と貯蓄率を誇り、「一帯一路」のインフラ融資体系の組織者となり、重要な資金提供者となる条件を備えている。

中国は2015年、沿線60カ国余りのうち49カ国に150億ドルを投資し、投資額は前年から18%増加した。中国は2015年末までに、沿線の60カ国と3,987件にのぼるインフラ共同建設協力で合意した。高速鉄道や港湾、空港、

道路などを含むプロジェクトの資金総額は926億ドルに達した。沿線国のインフラ建設への人民元の参加度は高まっており、人民元がインフラ投融资で最もよく使われる通貨の一つとなる流れを後押ししている。

③大陸部の金融機関の発展

第三に、大陸部の金融機関が、国際的経営と人民元業務でより大きな発展空間を獲得する。

まず、「一帯一路」沿線のロシアや中央アジアなどの多くの地区は、世界的にも重要なエネルギー輸出地である。世界の石油・天然ガスの埋蔵量の分布を見ると、「一帯一路」にかかわる国はそれぞれ全体の60%と80%近くを占めている。世界の石油埋蔵量の52%はサウジアラビアとイラン、イラク、ロシア、クウェートに集中し、天然ガスの埋蔵量の66%はイランとロシア、カタール、トルクメニスタン、サウジアラビア、アラブ首長国連邦の6カ国に集中している。中国は主要なエネルギー消費市場であり、国際エネルギー貿易と石油・天然ガスの戦略通路の建設は、人民元の国際決済の拡大に広大な空間を提供するものとなる。

次に、「一帯一路」建設は、中国が質の高く余裕のある生産能力を海外に輸出し、沿線国家と共同で豊かさを追求することを可能とするものである。中国本土の企業の「走出去」(海外進出)と沿線国企業の結合は、より多くの融資ニーズを生むこととなる。これらの融資ニーズは、大陸部の金融機関が沿線国に対して人民元の借款や投資を提供するなどの方式を通じて満たすことができる。中国で発展と開放を続ける債券・株式市場も、条件に符合した沿線国の企業や機構が人民元建て債券を発行し、中国でエクイティ資金を調達する条件を作り出している。

3つ目に、アジアインフラ投資銀行とシルクロード基金、中国-ASEAN投資協力基金、中国-ASEAN海上協力基金、中国-ユーラシア経済協力基金、アジア地域協力特別基金、中国-中欧基金の7大資金プラットフォームは、「一帯一路」建設に融資による支援を提供すると同時に、人民元の海外での価格設定・支払・決済などにより多様で有効なプラットフォームを提供している。

表3 「一帯一路」の7大資金プラットフォーム

プラットフォーム	性質と主旨
アジアインフラ投資銀行	57 カ国の創設メンバー国が共同で設立した、政府間という性質を持つアジア地域の多角的開発機構。アジア地域の建設の「互聯互通」(相互連結)と経済一体化のプロセスを促進し、中国と他のアジアの国・地域との協力を強化することを主旨とする。
シルクロード基金	中国の外貨準備と中国投資有限責任公司、中国進出口(輸出入)銀行、国家開発銀行が共同出資して設立した中長期開発投資基金。「一帯一路」発展のプロセスにおいて投資の機会を模索し、それに応じた投融资サービスを提供することを重点とする。
中国-ASEAN 投資協力基金	中国進出口(輸出入)銀行と国内外の多くの投資機構による共同出資で設立。ASEAN 地区のインフラやエネルギー、自然資源などの分野を中心に投資を行い、中国とASEAN10カ国の経済・貿易関係と戦略協力を促進し、「商業的成功と社会的影響力の結合した」投資プロジェクトの推進を通じて同地区の持続可能発展を支援し、中国と新興市場との「南南協力」と中国企業の「走出去」(海外進出)を推進する窓口の役割を担い、中国側投資者としての責任を引き受け、尊敬を勝ち取ることを主旨とする。
中国-ASEAN 海上協力基金	中国が設立した海上実務協力開拓基金。双方の海上における実務協力を開拓し、政治的相互信頼を蓄積することを主旨とする。第一に、「南シナ海における関係国の行動宣言」(DOC)の実現推進の模範を示す基金となる。第二に、東アジアの海上「互聯互通」(相互連結)を実現するネットワークの模範となる。第三に、地域の海上安全協力メカニズム構築に向けた率先的な試みを行う。第四に、地域の海洋にかかわる人材を育成する重要な研究プラットフォームとなる。
中国-ユーラシア経済協力基金	中国進出口(輸出入)銀行が主要発起人として出資設立し、「政府による指導、市場による運営」を原則としたプライベート・エクイティ・ファンド。エクイティまたは准エクイティの方式を通じて、上海協力機構の加盟国とオブザーバー国、対話パートナー国の域内のインフラやエネルギー資源、加工・物流・情報技術・製造業・農業などの産業への投資を行い、上海協力機構の地域内の経済協力を深め、シルクロード経済ベルトの建設を推進し、中国とユーラシア地域内の国家との経済協力の水準を高めることを主旨とする。
アジア地域協力特別基金	中国の中央財政が設立した特別資金で、財政部が一括して管理する。中国とアジアの地域

	組織が共同で組織し、アジア国家を中心とした地域協力メカニズムの下での政府の推進を受けた多角的協力プロジェクトや、アジア地域のメンバーの参加するアジア地域協力の特別研究の援助に用いられる。
中国-中欧基金	中国と欧州の双方が共同設立した共同投資基金。中国の「一帯一路」協力構想と欧州の投資計画の結合を主な主旨とする。

資料出典:筆者による整理

④沿線国の外貨準備資産における人民元比率の上昇

第四に、沿線国の正式な外貨準備資産における人民元の比率が徐々に高まっていく見込みがある。

通貨国際化プロセスは3段階に分けられ、まずは決済通貨となり、次に投資通貨となり、最後に準備通貨となるというプロセスをたどる。人民元の準備通貨としての機能は現在、初期段階にとどまっているが、中国経済の力強い成長の勢いと人民元の評判の高さから、人民元は徐々に、他の国や地域の中央銀行に受け入れられており、すでに事実上の準備通貨とみなされており、正式な準備通貨への道を着実に進んでいる。「一帯一路」沿線の多くの国・地域ではすでに、人民元資産を自国の準備資産として選択している。

人民元が準備通貨となるには主に3つの経路がある。まず、外国の中央銀行と中国人民銀行が人民元金融資産を購入する投資合意を締結する。

次に、外国の銀行が人民元オフショア債券市場を通じて人民元資産に投資する。

最後に、QFIIのルートを通じて人民元の準備投資を行う。大まかな統計によると、2015年4月末時点で、大陸部外の中央銀行または通貨当局が大陸部内外で保有している債券・株式・預金などの人民元資産残高は約6,667億元にのぼった。「一帯一路」構想の推進の深まりにつれ、より多くの沿線国・地域が人民元資産を本国の準備資産として選択し始めるものと見られる。

⑤人民元オフショア市場のさらなる発展

第五に、人民元オフショア市場はさらなる発展を遂げる見込みがある。中国の世界最大の貿易大国としての地位の確立に伴い、大量の国際企業が資産・負債管理とリスク管理の体系に人民元を取り込み始めている。とりわけ人民元価値の長期的安定と中国経済の持続成長という予期の下、オフショアの人民元投融資の需要規模は急速に拡大している。

現在、人民元オフショア市場は主に、香港やシンガポールなどのアジア地区に集中している。「一帯一路」の推進に伴い、資本流動と金融ニーズは、欧州や中央アジア、南アジア、中東の各地区での人民元オフショア市場の出現を促し、人民元の使用を便利とするネットワーク効果の形成に有利となる。

⑥世界の金融セーフティネットにおける人民元の地位と働きの高まり

第六に、世界の金融セーフティネットにおける人民元の地位と働きが高まる可能性がある。「一帯一路」沿線国との経済・貿易往来がさらに密切となることで、中国と沿線国との通貨スワップのニーズはますます高まることとなる。

通貨スワップは、世界の金融セーフティネットの一部であり、中国人民元の価値低下に対する他国の不安を解消し、人民元の安定性に対する他国の信頼を促進している。通貨スワップ協定の締結は、二国間貿易におけるドルを通じた価格設定の必要をなくし、ドル両替の仲介費用を省くことを可能とする。そのためスワップ国双方の直接的な貿易往来に有利となり、両国の貿易の発展の強化を後押しするものとなる。

2015年5月末時点で、中国人民銀行は32カ国・地域の中央銀行または通貨当局と、総規模3.2兆元にのぼる通貨スワップ協定を締結している。「一帯一路」沿線の関係国・地域に限っても20カ国・地域前後にのぼり、総規模は1.4兆元に達する。

4. 「一帯一路」構想の実施過程におけるリスクと人民元国際化の対応策

4.1. 「一帯一路」構想の実施過程におけるリスク

①地政学的リスク

第一に、沿線国は、際立った地政学的リスクを抱えている。地政学の本質は、地理的条件または地理的要素によって国家間で行われる政治的な相互作用と、これによって形成される政治関係にある。「一帯一路」はユーラシア大陸を貫通し、東はアジア太平洋経済圏、西は欧州経済圏に連なり、政治・経済・外交・安全など多くの分野を含み、アジア・欧州・アフリカの60カ国以上にかかわる。その実施は必然的に、地域さらには世界の各国の地理的要素に基づく政治関係に深刻な影響をもたらし、我々の重視に値する多くの地政学的な挑戦とリスクをはらんでいる。ここでは「一帯一路」沿線国に存在する地政学的な衝突のリスクを列挙することと定める。

- ・ イランの核問題。イランと米国、EU、中国、ロシアにかかわる。
- ・ シリア危機。シリアと米国、EU、中国、ロシアにかかわる。
- ・ 中国の南中国海の紛争。中国と日本、フィリピン、ベトナム、米国にかかわる。
- ・ 中国台湾問題。中国と米国にかかわる。
- ・ 朝鮮半島の安全問題。朝鮮と韓国、中国、米国、日本、ロシアにかかわる。
- ・ インド亜大陸の安全問題。インドとパキスタン、中国、米国にかかわる。
- ・ ロシアとウクライナ、グルジアの矛盾。ロシアとウクライナ、グルジア、米国にかかわる。
- ・ NATOの東への拡大とロシアの利益の衝突。NATOとロシア、米国にかかわる。

②宗教・民族問題

第二に、沿線国は、複雑で入り組んだ宗教・民族問題を抱えている。歴史的・現実的要因から、東西の多くの文明が交差する地区に位置する「一帯一路」の関係国は、キリスト教(カトリック、東方正教)やイスラム教、仏教などの矛盾と衝突、異なる民族と種族の矛盾と衝突を抱えている。これらの矛盾と衝突は、突発しやすさや多様性、複雑性、長期性などの特性を持っている。

ある特定の事件の勃発は、周辺国家さらには多数の国家に対し、国家的リスクの強い拡散効果をもたらす。とりわけ注意が必要なのは、多くの民族を抱え、イスラム教とキリスト教、ユダヤ教の発祥地である中東地区である。複雑で入り組んだ民族・宗教・宗派の構造によって、中東地区は、世界の宗教・民族衝突の頻発地区となっており、政治リスクが一層高まっている。

③経済・金融リスクの高止まり

第三に、一部の沿線国では経済・金融リスクが高止まりしている。ほとんどの「一帯一路」沿線国は、新興市場と発展途上国に属し、経済発展水準が比較的低く、成長の変動性が大きく、金融の安定性が低い。

BRICs4カ国を代表とする新興市場では、内需に対する金融危機の衝撃が比較的小さく、2009年第2四半期以来、経済が急速に持ち直し、先進経済大国に先駆けて経済回復を実現し、世界経済の衰退の抑制に大きく貢献した。だが2013年に米連邦準備理事会が利上げのシグナルを出すと、新興市場国の金融の動揺と経済成長率の鈍化が始まった。

「一帯一路」沿線の新興市場について言えば、自国の経済の脆弱性と国内の政治的動揺、FRBの利上げ予期が重なり、多くの国で資本の大幅な流出が数回にわたって起こり、経済成長の勢いの差は拡大し、金融市場には激しい変動が出現した。経常収支の赤字が大きく、財政赤字も大きく、大口商品の輸出に占める割合が高く、国内の政権が不安定な新興市場の多くは、際立った経済・金融リスクに直面している。

④保証が難しいインフラ投資の回収率

第四に、インフラ投資の回収率が保証しにくい。「一帯一路」沿線の発展途上国にはインフラ建設の需要が確かに存在する。だがその中には、建設の意欲はあるが支払能力はない需要も多い。

一般的に言って、インフラ建設は投資規模が大きく、資金回収のサイクルが長く、往々にして民営企業の投資熱は高くない。政策の安定性と投資者の利益を保証しにくいハイリスクの国ではこの状況はさらにはっきりとしている。

「一帯一路」沿線の多くの発展途上国では、インフラ投資の資金は通常、政府を源泉としている。だがこうした国の政府は、長期にわたって深刻な財政赤字の状態にある。このため、投資プロジェクトの収益をいかに保証するかは、「一帯一路」のインフラ建設の過程で特に重視すべき問題となる。

⑤大国による外交上の駆け引き

第五に、大国による駆け引きが沿線国・地域の「一帯一路」への参加を制約している。「一帯一路」沿線の一部の国・地域は、複数の国際協力組織の一員ともなっている。こうした組織は、様々な大国によって率いられている。

中国が発議した「一帯一路」構想は、既存の地域組織を通じた大国の利益とぶつかる可能性がある。大国の争奪の下、沿線の小国の「一帯一路」参加の立場には不確定性が存在する。多くの国が中国との「一帯一路」の共同建設の意欲を示しているが、その意欲を実際の行動に移すことができるかは、注意深く見守っていかなければならない。

4.2. 「一帯一路」構想下の人民元国際化の対応策

①沿線国・地域の国家リスクの研究とモニタリングの強化

第一に、「一帯一路」沿線国・地域の国家リスクの研究とモニタリングを強化する。「一帯一路」沿線国・地域は、地政学的リスクや宗教・民族問題、地域経済・金融リスクなど多くのリスクに直面している。これらの国のリスクに対する研究とモニタリングの強化は、「一帯一路」構想実施そのものにとっても、沿線国での人民元国際化業務の展開にとっても、非常に重要な意義を持っている。

②沿線国家における人民元業務の奨励・発展

第二に、沿線国家における人民元業務を段階的に奨励し、発展させる。人民元国際化は長期のプロセスであり、際立った効果を上げるには十年さらには数十年の時間がかかる。そのため「一帯一路」沿線国における人民元業務の展開には段階ごとの推進が必要となる。

第一段階では、ロシアやパキスタン、中央アジアの国々を中心とし、インフラ投資分野での人民元業務の協力の機会を重点とする。

第二段階では、南アジアやペルシャ湾の国々との自由貿易圏や産業パーク建設の面での協力を重点的に推進すると同時に、こうした協力における人民元業務の機会を順を追って拡大する。

第三段階では、西アジア地区を徐々にカバーし、欧州へと伸ばし、これらの国・地域での人民元使用もこれに応じて拡大する。

③地域金融協力体制の構築

第三に、地域金融協力体制を構築し、各国間の金融の結びつきを強化する。現在、「一帯一路」地域内の金融協力は水準が低く、範囲が狭く、金融の需要は切迫しているものの、金融の支援は不足している。中国は、「一帯一路」沿線国と国家レベルで地域的な金融協力の枠組を構築し、企業やその他のミクロ経済主体がこれらの国で人民元業務を展開するのに良好な環境・条件を作り出す必要がある。

④金融体制改革

第四に、金融体制改革の歩みを加速し、人民元国際化の円滑な発展の条件を積極的に作り出す。国内の金融体制改革を深め、金融商品の革新を強化し、人民元レート形成メカニズムを整備し、資本勘定の両替許可を着実に推進し、支払・決済体系や信用格付制度、金融市場監督管理、高度人才育成などの金融インフラの建設を強化し、人民元国際化の沿線国における拡大と深化を準備する。

⑤人民元レートの相対的な安定

第五に、人民元レートの相対的な安定を保持する。現在、国際経済は依然として、ゆっくりとした回復と発展の最中にあり、多くの国家が金融緩和政策を取り、主要通貨間のレートも比較的大きく変動している。人民元レートの相対的な安定を保持することは、「走出去」(海外進出)戦略の実施や人民元の地域内での使用の機会のレベルアップ・拡大に対して重要な意義を持っている。

⑥国際債券市場の開放と協力

第六に、人民元オフショア市場の発展を奨励し、国際債券市場の開放と協力を推進する。条件を備えた「一帯一路」沿線国に人民元オフショア市場を形成することを積極的に奨励し、人民元オフショア市場の金融商品の種類をさらに充実させ、大陸部外の人民元適格投資家の業務範囲を拡大する。

アジア地区の人民元オフショア債券市場における香港の重要な地位を引き続き保ち、香港オフショア人民元債券市場のサービスの「一帯一路」沿線国のカバーを強化し、香港オフショア人民元債券市場とその他の人民元債券市場との結びつきを強め、市場の流動性を高め、人民元の国際的な吸引力を高める。

【参考文献】

中国人民銀行「人民元国際化報告(2015)」(2015年6月)

中国人民大学国際通貨研究所「人民元国際化報告(2015)——“一帯一路”建設中の貨幣戦略」(中国人民大学出版社, 2015年7月)

中国工商銀行城市金融研究所課題組「“一帯一路”戦略下の投資機会及商業銀行的機遇」(2016年2月)

I-5. 「一帯一路」構想の地政学、エネルギー安全保障、世界経済の3つの視点から

查道炯¹

北京大学国際関係学院
国際政治経済学教授

1. はじめに

2012年12月、中国共産党第18回全国代表大会の開催により、中国は正式に第五世代指導者の時代に入った。当時、中国国内と世界経済には不確定性が満ちていた。2008年に始まった世界的な金融危機に対応するために中国が投入した大規模な景気刺激投資の経済牽引作用は徐々に失われつつあった。新たな成長の原動力は、新たな政策設計に基づくものでなければならない。2012年第3四半期にはすでに、中国経済の成長率は鈍化し始めていた。国内外の厳しいオブザーバーたちが認めるように、中国は今後数年、さらには数十年間、依然としてアジア太平洋地区と世界のバリューチェーンのミドルエンドあるいはローエンドに位置することになるだろう。当時の中国にとって、さらなる財政刺激策を講じて国内経済の成長を実現するのはもはや良策とは言えなかった。また、中国は国内経済の下ぶれ圧力が周期性のものから構造的なものに変化するのを防ぐ必要もあった。このため、国外で中国経済の持続的な成長を支える空間を探すことは、より切迫した問題になった。

中国外交部は2012年10月に国際経済司を正式に設立した。2013年に中国政府が発表した対外経済政策のうち、「シルクロード経済ベルト」の復興および「21世紀海上シルクロード」の形成（「一帯一路」）は、国内外から大きな注目を集めた。「一帯」とは、中国と中央アジア、中東、そして欧州間により密接な経済関係を築くことを意味し、「一路」とは、中国と東南アジアから中東、アフリカに至る海上沿線諸国との貿易と投資を指す。

「一帯一路」は開放的な枠組みであり、一国が中国の提唱に参加するかどうかを決定するうえで、中国が提供する投資と貿易のチャンスは多くの影響要素の一つに過ぎない。枠組みの提唱国、主催国である中国も、多くの軽視できないリスクと、構想が受け入れられないのではないかという圧力に直面している。ゆえに、「一帯一路」構想の実際の効果について評価するのは数年、さらにはもっと長い時間が過ぎてからでないと意味がない。中国政府の同政策を推進する決心は固まっており、少なくとも中国の第13次5カ年計画（2016-2020）期間中、「一帯一路」構想は中央から地方の各級政府にいたるまでの具体的な経済政策に大きな影響を及ぼすだろう。

国内外の学術交流を促進するという初志に基づき、本稿では次の2つの問いへの解答を試みたい。中国の地理政治環境とエネルギー安全にとっての「一帯一路」とは？中国企業は海外の「一帯一路」プロジェクトにおける政治リスクをいかに管理すべきか？

2. 地政学

2.1. 「一帯一路」沿線国に対する国際的な取り組み

歴史上のシルクロードに含まれる具体的な地理範囲ははっきりとはしていないが、現在は、国家が行政管理の基本単位であり、中央アジアは間違いなくその一部分に属する。中央アジアは数十年来、世界経済と政治の移り変わりに関する討論で絶えず話題になってきた。その重要な原因の一つに、これらの国家の多くが、内陸の小規模経済体(landlocked small economies)であることが挙げられる。これらの国は、本国が自由に支配できる港を持たないため、国際貿易に従事するのが難しく、交通の便が悪い、あるいはコストが高いため、国際民間資本の吸引力にも欠ける。ゆえに、中央アジア地区以外の大国がこれらの国家の経済活動に参加しようとする時、地理政治面の連想を引き起こしやすい。これは、商業的な面から見ると、中央アジアとの経済貿易交流から得られる収益は

¹ 查道炯 北京大学国際関係学院国際政治経済学教授。研究分野は、国際関係において中国が直面する非伝統的な安全面の課題。特にエネルギー-食品-水源間の関係性に注目している。最新の著作は「中国対外投資：環境と社会リスクの事例研究」（共編・中国語版、北京大学出版社、2014）。

限られているため、ならば域外国家の努力の裏には、外交あるいは政治面でなにがしかの報いを得ようという期待があるはず、というわけだ。

数百年の歴史を持つシルクロード沿線の都市と農村に再び活力をよみがえらせ、欧州とアジアが交流する経済ベルトを作り上げるという中国の「シルクロード経済ベルト」構想について、中国国内外では全く新しい先駆的な取り組みであるとする評論も多いが、実はこれは事実ではない。

第二次世界大戦後、特に冷戦中、中央アジアは世界の経済活動において重要性に乏しく、資本主義と共産主義の競争の中間地帯とみなされていた。国際連合教育科学文化機関(UNESCO)は1988年、文化の記憶という角度からシルクロード間の様々な形の対話を促進させるプロジェクト²を発足させた。同研究プロジェクトは10年間にわたって実施され、得られた成果は国連世界観光機関(UNWTO)、国連貿易開発会議(UNCTAD)、国連開発計画(UNDP)など専門機関が各自の「シルクロード」計画を制定するうえでの基礎データとなった³。これらの活動の共通の目標の一つは、国際協力を通じて、これら小規模経済体の発展状況を改善し、国際化のレベルを引き上げることだ。

多国間開発機関が筆頭となったプロジェクトではこの他に、アジア開発銀行(ADB)の提唱により、中央アジア地域経済協力(Central Asia Regional Economic Cooperation、CAREC)が1997年に発足し、2002年には参加国政府の閣僚級協力に格上げされた。CARECは交通運輸、貿易、エネルギー、その他重要分野における地域協力を促進することによって、加盟国の経済社会の発展を促し、貧困を減らし、「良き隣人、良きパートナー、良好な見通し」を実現しようと取り組んでいる。中国もCARECプロジェクトの参加国であり⁴、2012年10月には湖北省武漢市で第11回CAREC閣僚級会議が行われた。

また、冷戦終結後、ロシア、トルコ、一部の欧州諸国、そして中央アジア諸国がいずれもそれぞれのシルクロード構想⁵を打ち出している。2011年7月、ヒラリー・クリントン米 국무長官がインドを訪問した際の演説で、米国版の「ニュー・シルクロード・イニシアチブ」(New Silk Road Initiative)を提起した。これは米国およびそのパートナーが、アフガニスタンの各インフラ建設を支援し、アフガニスタンが中央アジア、パキスタン、インドなど周辺国家をつなぐ新たな市場を開拓するのを援助するというもので、その内容には主にエネルギー、貿易と交通、税関と辺境防衛、商業・人的往来への4つの方面が含まれる。その目的は、経済面における関連諸国間のできるだけ効果的な整合を促進することだ⁶。

2.2. 「一帯一路」沿線国に対する中国の外交方針

中国の習近平国家主席は2013年9月7日にカザフスタンのナザルバエフ大学で演説を行い、中国政府の「シルクロード経済ベルト」構想を提起したが、上述の内容からもわかるように、中国の取り組みは、世界における多くの同様の取り組みの延長にあるというのが実際のところだ。中国政府と研究機関はそれまでの数十年間にわたり、国連の専門機関やアジア開発銀行などが組織する中央アジアの経済発展プロジェクトや、アジアと欧州経済をつなぐプロジェクトに参加してきた。ゆえに、中国の「シルクロード」プロジェクト設計もこれらの中から啓発を受けていることは想像に難くない。

重要なのは、国際機関あるいはその他の国家が提起した中央アジア経済発展計画とプロジェクトのうち、成功した部分は中国が自国の構想を推進するうえで良い先例となり、失敗した部分は中国の関連機関に教訓を与えたという点だ。中央アジアの経済発展は、長期的なたゆまぬ努力が必要なプロセスであり、中国は短期間で状況を変える魔法の力を持っているわけではない。習近平主席が演説の中で、「中国はカザフスタンとその他の中央アジア諸国と共に、『点から線へ、線から面へと拡大し、次第に広範な地域協力を形成したい』」と述べたのも、こうした認

² UNESCO, Integrated Study of the Silk Roads, CLT/CPD/DIA/2008/PI/68, <http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001591/159189E.pdf>

³ <http://silkroad.unwto.org/en/content/un-agencies>

⁴ CARECのその他の参加国は次の通り。カザフスタン、キルギス、ウズベキスタン、タジキスタン、アゼルバイジャン、アフガニスタン、モンゴル、トルクメニスタン、パキスタン。

⁵ Vladimir Fecorenko, The New Silk Road Initiatives in Central Asia, Washington DC: the Rethink Institute, August, 2013.

<http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf>

⁶ Robert Hormats, "The United States' 'New Silk Road' Strategy: What is it? Where is it Headed?" September 2011, available at <http://www.state.gov/e/rls/rmk/2011/174800.htm>

識に基づくものだったのかもしれない。「シルクロード経済ベルト」の枠組みの内容から見て、中国の提唱と既存の提唱には違いはない。政策面の交流、道路の連結、貿易の開通、貨幣の流通、国民の心のつながりだ⁷。中国語で国と国(特に隣国)の相互連結を意味する「互聯互通」という言葉は、英語のconnectivityを訳したものだ。

中国の「一帯一路」は中国の「西進」あるいは「太平洋に別れを告げる」戦略だとする見方もある。こうした見方は以下のような内容を基盤としている。太平洋経済圏に依存する伝統的な発展戦略が行き詰った。米国が先導する環太平洋戦略的経済連携協定(TPP)交渉に中国が含まれず、さらに深刻なことに、東中国海と南中国海をめぐる係争により、中国と米国およびその東アジアの同盟国との関係が長期的かつ全面的な対抗の時代に入った。これは国内外のニュース評論で非常に流行している見方だ。

実際のところ、中国は太平洋経済圏に依存するという選択をやめていない。これは中国の経済と人的・文化的要素、地理によって決定されることだ。中国は、自国と太平洋のその他の経済大国間の経済貿易交流を引き続きしっかりと推進することで初めて、「一帯」あるいは「一路」の建設を先頭に立って推進する基盤を持つことができる。ゆえに、2012年以降、中国は上海、天津、福建など各地に自由貿易区を設立し、韓国やオーストラリアと自由貿易協定を結び、中国・日本・韓国の自由貿易協定交渉を推し進め、米国との二国間投資協定交渉を加速するなど、経済外交措置を講じている⁸。また同時に、中央アジア諸国は長期的に米国、ロシアなどの大国と交流してきた歴史を持つため、中国が推進するプロジェクトをこれらの国で成功させるためには、中国商務部の高虎城部長の言葉の通り、その他の大国との間に「利益の交差点を見つける」必要がある⁹。幸いなことに、中国と米国はアフガニスタンの安定と発展をめぐる長年にわたる協力を展開しており、双方共に相手国との持続的な協力を必要としている。同様に、中国とロシアも20年あまりの交流を経て、上海協力機構などの枠組みにおいて中央アジア諸国と協力する一連の「慣習」を形成している。

アジアと欧州を結ぶ陸上の「シルクロード」と比べると、未来の「海上シルクロード経済ベルト」の将来性について、中国はより決定的な役割を果たすことができない。海洋は、世界に向けて開放された貿易と投資の競争条件を提供する。これらの国の政府と企業が選択できる協力パートナーの範囲は非常に幅広い。港、道路、橋梁などのインフラ建設であっても、現地の各方面が快適さを感じられて初めて、国外資本が役割を発揮することができる。

本章の小括として、「一帯一路」構想の背後にある基本的論理は、中国が初めて作り上げたものではない。この構想の成功と失敗について論じるのはまだ時期尚早だ。しかし、国と国の経済間の相互連結を促進する取り組みは、歴史的には別の国がリーダーシップをとっていた。今後の中国の取り組みも、引き続き国際的な支援を得ることができるであろう。中国は参加の意思を持つ国家との「協議・共同建設・共有」の原則を着実に実行すると同時に、協力に関心を持つすべての国家・企業と共に努力することで、初めて成功することができる。中国政府が提唱する経済ベルトの構想が、どのような地理政治効果を生むのかについては、現時点では明らかではない。

3. エネルギー安全保障

3.1. 「一帯一路」におけるエネルギー安全保障

「一帯一路」構想は、中国以外の国では、中国が自国のエネルギー安全を求めるための取り組みととられがちだ。こうした見方は、一部事実に基づいている。

例えば、日に日に深刻化する都市部の大気汚染に対応するため、中国はますます多くの天然ガスを輸入し、石炭の代替燃料とする必要がある。2015年、中国の天然ガス輸入総量の46%は中央アジア地区からのものだった。トルクメニスタンから出発し、ウズベキスタン、カザフスタンを経て中国に入る3本の天然ガスパイプラインは192都市を通過し、5億人のエネルギー消費と日常生活に影響を与えている。中国にとって、中央アジアを中国の安

⁷ 「習近平主席のナザルバエフ大学での演説(全文)」 新華網 http://news.xinhuanet.com/politics/2013-09/08/c_117273079_2.htm

⁸ Zha Daojong, "China's Economic Diplomacy: focusing on the Asia Pacific region", China Quarterly of International Strategic Studies, April 2015, pp. 85-104.

⁹ 高虎城、「温故知新 先人の事業を継ぎ前途を開拓する: 中米の新型大国関係の経済貿易面の中身を絶えず充実させる」『人民日報』、2015年9月21日、第10版。

定したエネルギー供給源とすることが極めて重要であることは明かだ。これらのエネルギーには天然ガスの他、石油、原発で使用するウランも含まれる。

しかし、「一帯一路」とエネルギーの関係性を、単にこれらの国から中国国内の消費需要を満たすだけのエネルギーを得るという面に限るならば、それは狭い見識である。20世紀に入り、石油・天然ガス分野での中国と国際市場との関係は第4段階に入った。簡単に振り返ると、1979年の改革開放後、中国には国内の石油・天然ガス資源を開発する資金と技術が不足していたため、国外からこれらを導入した。これが第1段階だ。1993年ごろからの第2段階では、油田、天然ガス田、鉱石に着目した。まさに「切羽詰まるとより好みしてられない」という状態で、数年もたたないうちに、中国の石油・天然ガス企業が海外で購入した資源は、その全てが国内に輸送できないほどであった。海外資源への投資では、国内の資源不足の問題を解決できなかった。第3段階では、中国が海外で投資する石油・天然ガスプロジェクトは他国の企業との共同出資に重点を置き、中国の資本と労働力の強みを発揮するようになった。第4段階では、対外エネルギー投資を行う際に必ず利益を重視している。企業が世界のエネルギー商品とサービスバリューチェーンの中で、競争力を高めるのに役立つものでなければならない¹⁰。中国のエネルギー発展戦略にも変化が生じている。2014年6月13日に開催された中央財經指導グループ第6回会議では、「エネルギー革命」のロードマップが描き出された。生産、消費、技術、体制の4大分野に分けられ、中国がエネルギー安全を実現するため、理念から措置にいたるまでの全面的な変革が進められた。中でも重要な政策方針は、市場が資源配分で決定的な役割を果たすようにするというものだ。この方向に向けた改革のスピードはまだ十分ではないが、後戻りという選択肢はない。

3.2. 中国のエネルギー安全保障における海外への対応

外交は内政の延長である。この法則は、エネルギー分野でも例外ではない。

経済成長が「新常态」（経済総量の成長を重視すると同時に、環境コストの抑制を含む質の追求をより重視する）に入り、環境汚染、国連に向けた二酸化炭素排出削減の承諾履行など、エネルギー消費と密接に関連する発展ニーズに対応するため、中国の国際エネルギー協力の基本的論理の調整が必要になった。今後の国際協力は、国内のエネルギー生産総量の不足をただ単に補うためのものであってはならない。環境被害の低減を基準とし、中国のエネルギー消費構造を改善することは、国家エネルギー安全保障にとってますます必要となっている。

中国企業の国外でのエネルギー投資はわずか20年あまりの歴史しかない。しかし、中国はこの20年あまりで、国外でのエネルギー生産において、国家同士の競争は、いかにして資源供給量を拡大するかではなく、エネルギー製品の世界大口商品貿易における利益水準をいかに把握するかであることを学んだ。この20年間の経験は中国に、中国企業の国外での投資は、本国国内の消費需要の保障と連携しており、エネルギー産業チェーンの理論にも、非現実的な目標にも合致しないということを教えている。国際関係の基本原則は、依然として、主権国家のすべての外資が関連する資産動向の制御力を守ることなのだ。エネルギーを含む国際大口商品貿易の動向は、市場の動的な需給の影響を受けている。1つのエコノミーのエネルギー輸入とその対外投資の間には、一対一の関係は存在しない。

「一帯一路」の構想は非常にマクロ的に聞こえるため、この構想に属するプロジェクトはすべて国家意思を代表するというレッテルを貼られてしまう。だからこそ、中国企業は海外で慎重にならざるを得ない。エネルギー投資は、取り扱う製品が国内に輸送できる石油、天然ガス、石炭であっても、国内に輸送できない火力発電、水力発電、太陽エネルギーであっても、加工業への投資と比べて敏感度が増す。投資受け入れ国は、エネルギーが自国の経済成長と社会発展に利益をもたらすことを望んでいる一方で、「経済大国が小国から略奪している」といった国外メディアの悪意に満ちた報道の影響を受けやすく、エネルギー投資のリスク（コスト上昇、あるいは失敗）が高まりやすい。投資国の政府や指導者が、あるプロジェクトを重視すればするほど、その国の企業にとって失敗できないプロジェクトになり、世界のメディアと非政府組織の同プロジェクトへの注目度も高くなる。政権交代に伴い経営・政策・環境問題が変化することは、特に選挙で指導者を選ぶ国家において良くあることだ。ひどいときには、新任の

¹⁰ これら4段階の考察については、かつて中国石油天然気集团公司のチーフエンジニアを務めた曾興球氏の意見を参考にした。

政府指導者が選挙時の承諾を履行するために一方的に契約を破棄する場合もある。これらはすべて、中国の企業と政府関係者たちが冷静に考えに入れておくべき現実である。

「一帯一路」の枠組みに参加する多くの国家を含む、投資先地域/国家のエネルギー自給水準を向上させることは、中国企業が国外でエネルギー投資に従事する上での基本理論だ。「一帯一路」構想の参加国を含む多くの資源国は、程度は異なるものの依然としてエネルギー不足に見舞われている。中国企業は、エネルギー協力実施の基本目標を、その国のエネルギー不足の解消に定めることで初めて、関連国の社会に中国政府が言う「共有」の原則が絵空事ではないと信じさせることができる。

投資先国のエネルギー不足を解消し、その経済成長と社会発展に必要なエネルギーのボトルネック解消を投資条件に組み込み、交渉で強調することにより、中国企業は国外投資プロジェクトの非技術的・非財務的リスクをうまくコントロールすることができる。中国企業がある国外プロジェクトに投資するかどうかの重要な指標は、中国国内のエネルギー需要への貢献ではなく、利益の程度とすべきである。

中東、湾岸地帯も「一帯一路」の範囲内にある。欧米の先進国による石油供給源多様化戦略と国際石油市場セグメント化の影響を受け、湾岸諸国は過去10年にわたり、米国と欧州の最大の石油供給源としての地位を徐々に失いつつある。一方、中国経済の高度成長と石油需要の急速な増加は、長期的に安定した石油輸出市場を探していたMENA(Middle East & North Africa)諸国に重要な戦略的チャンスを提供することになった。

2014年、国際原油価格は30%を上回る下落を見せた。その原因の一つに、中国のGDP成長率の鈍化がある。中国の原油輸入需要に影響をもたらす産業内の要素の一つとして、中国の原油加工能力が挙げられる。2009年、中国の原油一次加工能力は2000年の2億7600万トンから72.8%増の4億7700万トンに急増し、世界2位となった。2011年、中国の原油一次加工能力は年5億4千万トン、2012年には5億7500万トン、2013年には6億トンを突破した。2015年末、中国の製油能力は7億トンに達した。11原油加工能力の成長は、2014年になぜ中国の輸入総量の増加幅が小さかったか、中国が同年10月になぜ石油製品の輸出国になったかを説明している。

製油能力が急成長する一方で、中国の製油工業の大規模化、一体化、集約化発展は漸進的なプロセスとなる。こうした背景の中、国内の製油・化学工業生産能力の需要を満たすことが、中国の輸入を促す力の一つになるとみられる。全体的な経済状況の変化は、輸入の硬直的需要を左右する要素の一つに過ぎない。

中東、湾岸の原油輸出国との貿易を見ると、中国-湾岸協力会議(GCC)自由貿易協定の交渉、批准、実施を急ぐことが原油輸出国と輸入国の貿易安定における共通の関心ごとに対応するうえで有利となるだろう。しかし、この自由貿易協定交渉は2004年に始まったものの、順調に進展していない。今後の動きがどうなるかについては、さらなる観察が必要だ。

重要なのは、中国の中東諸国に対する経済外交の考え方を、同地域からの石油と天然ガス輸入をいかに安定・拡大させるかという狭い議題から脱却させる必要があるという点だ。実際は化石エネルギーの分野でも、川上・川下の協力、装備・技術サービス輸出といった石油・天然ガス産業チェーンの各部分が、中国と中東のエネルギー関係にとって必要な内容となる。中東への投資プロセスにおいても、中国は、自国の石油化学製品の付加価値の向上にいかん利益をもたらすかという観点に着眼するべきだ。

中国国内の産業状況と発展のすう勢(過剰)の需要に基づき、中東地区への経済外交は、同地域の各国の新エネルギー・再生可能エネルギープロジェクト建設への参与や、海外請負プロジェクト(鉄道、港、発電所、住宅建設、道路・橋梁、市政、電気通信など)の様々な分野にまで拡大すべきだ。こうすることで、現地経済の多元化を推進し、現地で雇用を創出することができる。賢明な「一帯一路」建設の方法と言えるだろう。

¹¹ 陸魚、「中国の製油『6億トン時代』に入る」、『中国石化報』、2013年8月13日、第5版。

4. リスク管理

4.1. 海外への投資に伴うリスク

伝統的に、一部の中国企業は、中国と友好関係を築いた国の市場には投資の需要があるとみなし、現地市場への大規模な進出を始める。経営の中で思いもよらない事件に遭遇すると、企業はすぐに撤退する。そして、次の友好国家が現れると、この循環を繰り返す。しかし、こうしたやり方は「一帯一路」構想の推進にとっては不利だ。中国企業は、政治リスクの管理水準を高める必要がある。

主流の中国企業にとって、海外リスクと言って思いつくのは戦争やテロ、投資が補償なしで没収される、あるいは相手側によって一方的に契約を破棄されるなどだろう。これらは非商業的リスクの極端な例に過ぎない。実はリスクはどの国にも常に存在し、経営環境の有機的な一部分だ。重要なのはリスクを強調することではなく、企業がいかにそれを管理するかだ。

経営環境と言え、海外で投資する中国企業の多くはなかなか気づかないことだが、プロジェクトを実施することは、現地企業だけではなく、相手国の政府、議会など様々な方面と自発的に付き合う必要がある。海外の華僑企業を含む中国企業は、非政府組織や現地メディアとの交流を好まず、また第三国のメディアや学者との付き合いも好まない。こうしたやり方は良好な経営環境の育成にとって不利となる。

中国企業は国外でプロジェクトを運営する際、周りに壁を築きたがる。政府間の関係がどれほど良くとも、文化や言語が異なる中で、企業が壁を築いてしまえば、企業と現地の人々の気持ちは離れてしまう。我々学者が国外で中国企業のプロジェクトの調査研究を行う際、よく聞かれるのは、「どうして現地の人々は『壁』の中をのぞいてはいけないのか？」という質問だ。

国と国の関係が重要ではないと言っているわけではない。ただ、すべての投資国にとって、インフラ分野の非商業的リスクは構造的なものであるということだ。中国語で対外投資リスクについて記述する際、一般的には「規避(回避)」という言葉を使うが、それは不可能だ。財務リスクや技術リスクと同じく、政治リスクは全ての投資プロジェクトの全過程について回るため、日常的な管理が必要だ。これについて、根本的な認識の転換が必要となる。

インフラ投資は、新規建設であれ改修であれ、ある一カ国内のプロジェクトであれ、国を跨ぐ相互連結であれ、独特の敏感性を持つ。その原因の一つは、プロジェクト所在地の人々の立ち退き、引っ越し、補償に関わり、現地の既存の生態環境が変化するためだ。電力、電気通信、道路、鉄道、水利、水力発電から、生活/工業ごみ処理などはすべてインフラに含まれ、その全てが社会・文化面の快適度に関係する。その「ソフト」、「ハード」面を発展させることは、各方面が摩擦と相互理解を繰り返すプロセスであり、長期的に反復されるプロセスとなる。これも正常な現象であり、その国が中国と友好的であるかどうかとは大きな関係性はない。

二国間投資協定(BIT)は、多国籍企業を守るために誕生した。中国は140あまりの国家と関連条約を締結しており、そのほとんどは国連貿易開発会議(UNCTAD)の条約データベースで全文が公開されている。中国企業はこれらBITの内容を契約交渉に組み込むべきだ。投資リスクを管理する国際的な法律にはこの他、二重課税防止条約、「ニューヨーク条約」、「ワシントン条約」がある。

政府間の外交関係は重要であり、中国政府も全力で対外友好関係の増進に取り組んでいる。しかし、企業の利益を守る責任は政府ではなく、責任を負うのは企業の主管部門だ。対外投資がプロジェクト所在国の指導者からの支援を得られたとしても、相手側には選択できる協力パートナーが多くおり、政府間の関係が良好だからといって、その国の企業との事業を成功させる義務を負うわけではない。実際、政府が優先的にサービスを提供するのはその国内企業と個人の利益のためである。このため、企業にとって友好協力は願望だが、より重要なのは、自ら対策をし、最初から相手側に違約コストをはっきり理解させることだ。

また、投資元国の政府や指導者が、あるプロジェクトを重視すればするほど、その国の企業にとって失敗できないプロジェクトになり、世界のメディアと非政府組織の同プロジェクトへの注目度も高くなる。政権交代に伴い経営・政策・環境問題が変化することは、特に選挙で指導者を選ぶ国家においては良くあることだ。ひどいときには、新任の政府指導者が選挙時の承諾を履行するために一方的に契約を破棄する場合もある。こうした状況はスリランカやミャンマーで既に発生している。

このように、国内外のメディアで広く報道されるような事件が発生すると、中国企業のプロジェクトの所在国政府も評判を落とすことになり、その他の国の企業も、中国企業の受けた待遇を知り、同国市場進出の足を遅らせることになる。しかし、中国側の投資者の利益という観点から見ると、相手国にとっての評判の損失は一時的なものだ。その国に資源さえあれば求める者があるためだ。中国の投資側がすでに着手したプロジェクトが、ライバルに取って代わられる可能性も高い。重要なのは、「新興市場」あるいは「フロンティア市場」が持つ様々な不確定性にうまく対処できるかどうかであり、これは、すべての多国籍投資企業の競争分野でもある。この点から見れば、中国企業の損失はより長期的になる。

4.2. 対外投資におけるリスクへの対応策

この対策として、第一に、中国企業は「利益を上げるために投資する」を重視しなければならない。これは企業が自己防衛するうえで非常に重要な点だ。中国企業は投資先にエネルギー製品とサービスを提供し、現地のエネルギー供給水準を高めなければならない。長年にわたり、中国がなぜ国外で投資するのかについて、中国国内では多くのマクロ的な(企業の能力を超えた)論述がされてきた。国外でも様々な評論(中国企業の海外進出は大国との競争のためなど)があった。中国のエネルギー企業は、このため外国から例外視されてきた。

第二に、リスク管理の多くの方法の中でもデューディリジェンス(due diligence)は特に重要だ。英語でデュー(due)とは、投資判断を行うために必要となる全ての事項を指す。ディリジェンス(diligence)は勤勉という意味だ。しかし、中国語でこの単語は「尽職(職責を果たす)調査」と訳され、上司から任せられた事柄をやり遂げれば良いという風に理解されやすい。実際は、判断に必要な事項には資金、技術、市場のニーズの評価の他にも、投資所在地の法規、歴史、人的・文化的環境、プロジェクト所在地の各級の政府が外国企業との投資問題に対応する際、どのような慣例があるかなどが含まれる。国内の主管部門が予想できない状況が多々あるため、フィージビリティスタディの段階ではっきりさせておく必要がある。

第三に、ますます多くの「一帯一路」沿線諸国が国際エネルギーガバナンスメカニズムに参加した。例えばEITI(採取産業透明性イニシアティブ:資源開発の透明度と責任を強化することを目的とする。企業連合、政府、投資企業と社会組織が支援する自発的な行動)では、「遵守国の政府は、外国企業の資源開発に伴う税収およびその支出の流れを透明化する義務を負う」と規定されている。一国がEITIに加盟した後、社会組織や非政府組織は同国の外資による資源開発プロジェクトがEITIの要求に合致しているかどうかについて公開で問責を行うことができる。メディアの表現を使えば、中国企業を含む外資系企業も「巻き添えを食らう」ことになる。この現象をどう見ようと、それが現実なのだ。

市場進出前の調査研究では、企業独自のチームを中心とし、国際的なコンサルタントサービスを補助すべきだ。異なる国家の企業を相手にするコンサルティングサービス会社には限定性がある。例えば、中国側の盲点についてよく理解していない可能性もある。これらの企業は神様ではない。その分析の多くは過去の事件に基づくもので、未来の予測ではない。つまり、事前調査は自らの力で全面的に実施しなければならない。

第四に、「一帯一路」は、中国企業が「帯」、「路」以外の投資のチャンスを放棄することを意味しているわけではない。中国企業は視線を世界に向けなければならない。「一帯一路」は中国が提唱した構想に過ぎない。中国企業は「様々な店舗をまわって比較する」ことを前提に、「一帯一路」沿線国家への投資のリズムを把握しなければならない。1つ1つのプロジェクトを安定的に進めることは、プロジェクト投資規模を大きくするよりもずっと重要だ。これまでの経験から見ると、中国企業は「融資と資源の交換」という投資モデルについて特に慎重に考慮すべきだ。資源国の債務負担の程度や返済能力を十分に評価する必要がある。

第五に、中国企業の対外エネルギー投資に関する世界の世論に積極的に対応しなければならない。長年の調査研究から言えるのは、まず、中国企業が国外に進出する場合、国有企業であろうとなかろうと、現地で登録すれば現地の企業となるということだ。企業であり、政府の外交チームではない。次に、「一帯一路」の進捗は中国国内の問題だ。投資国に到着し、プロジェクト契約に調印した後は、プロジェクト成功の基盤となるのは双方のニーズと能力であり、国家関係が友好的であろうとなかろうと、企業は企業のすべきことをするだけだ。さらに、契約を基礎とするプロジェクトの安定的な運営は双方の義務であり責任である。紛糾が起きた場合、相手側の責任を根拠に基

づいて指摘し、国際仲裁を提起することで、企業の名誉を守ることができる。最後に、「社会的責任」は年度報告の発表、奨学金の寄付、貧困扶助だけにとどまらない。エネルギー企業は、投資先の地域・国家のエネルギー自給とサービス改善に力を入れる必要がある。

最後に特に強調したいのは、リスク分析、リスク対応、リスク管理の主体となるのは企業であるということだ。もし受動的な投資資金の引き揚げ、人員の撤退といった状況に陥れば、中国企業への損失は財務・資産的損失だけにとどまらない。世界では様々な多国籍企業が競争しており、非商業的リスクを検討評価し、コントロールする力も核心的競争力と言える。国際仲裁は企業の評判を守るための手段であり、国家間の関係に損害はない。リスクを避けることはできない。中国企業は投資先国・地域とリスクと損失を共同で負担・分担する道を歩むべきだ。

【参考文献】

UNESCO, Integrated Study of the Silk Roads, CLT/CPD/DIA/2008/PI/68,
<http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001591/159189E.pdf>

The UNWTO Silk Road Programme
<http://silkroad.unwto.org/en/content/un-agencies>

Vladimir Fecorenko, The New Silk Road Initiatives in Central Asia, Washington DC: the Rethink Institute, August, 2013.
<http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf>

Robert Hormats, “The United States’ “New Silk Road” Strategy: What is it? Where is it Headed?” September 2011, available at
<http://www.state.gov/e/rls/rmk/2011/174800.htm>

新華網「習近平主席のナザルバエフ大学での演説(全文)」
http://news.xinhuanet.com/politics/2013-09/08/c_117273079_2.htm

Zha Daojiong, “China’s Economic Diplomacy: focusing on the Asia Pacific region”, China Quarterly of International Strategic Studies, April 2015, pp. 85-104.

高虎城、「温故知新 先人の事業を継ぎ前途を開拓する: 中米の新型大国関係の経済貿易面の中身を絶えず充実させる」『人民日報』、2015年9月21日、第10版。

陸魚、「中国の製油『6億トン時代』に入る」、『中国石化報』、2013年8月13日、第5版。

I-6. 「一帯一路」構想：地政学・地経学的背景と方向*

李曉

吉林大学経済学院教授

李俊久

吉林大学経済学院教授¹

1. 「一帯一路」の提唱と主な内容

習近平・中国国家主席は2013年の9月から10月にかけて、カザフスタン・ナザルバエフ大学とインドネシア議会で演説した際、「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」の共同建設をそれぞれ打ち出した。中国政府はその後まもなく、「一帯一路」（シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの総称）を国家の正式な発展アジェンダに定め、トップダウンでの計画を着々と進めた。同年11月、中共第18期中央委員会第3回全体会議で採択された「改革の全面深化の若干の重大問題に関する中共中央の決定」では、「開発金融機関を設立し、周辺国・地域とのインフラ『互聯互通』（相互連携・相互接続）を加速し、シルクロード経済ベルト・海上シルクロードの建設を進め、全方位的開放の新局面を形成する」との方針が打ち出された。李克強総理が2014年3月に行った「政府活動報告」においては、ハイレベルの対外開放という新局面を切り開き、シルクロード経済ベルト・21世紀海上シルクロードの計画と建設を急ピッチで進め、「バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー」と「中国・パキスタン」の経済回廊建設を進め、一連の大型支援プロジェクトを打ち出し、インフラ相互連携・相互接続を加速し、国際経済技術協力の新たな領域を切り開くとの方針が示された。習近平主席はさらに14年11月、中央財政経済指導グループ第8回会議で、シルクロード経済ベルト・21世紀海上シルクロード構想の提唱について、時代の要請と各国の発展加速の願いに応え、包括的でさらに大きな発展の場を提供するもので、深い歴史的起源と文化的土台を備え、急速に発展する中国経済と沿線国の利益を結びつけるものだと言った。同年12月の「中央経済政策会議」は、「北京・天津・河北共同発展」と「長江経済ベルト」と並ぶ、今後の中国経済に最適な発展空間をもたらす3つの戦略の一つとして、「一帯一路」を位置付けた。15年2月1日に北京で開かれた「一帯一路」建設政策会議は、その最高レベルの組織としての枠組みを、少なくとも1人の政治局常務委員、2人の政治局委員、2人の国務委員を含むものとして定めた。同年3月28日には、国家発展改革委員会と外交部（外務省）、商務部（省）の共同で、「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に向けたビジョンと行動」（以下「ビジョンと行動」）が発表された。「ビジョンと行動」は8つのパートからなり、「一帯一路」の時代背景や共同建設原則、枠組みとなる構想、協力の重点、協力のメカニズム、中国各地の開放状況、中国政府の積極的な行動、未来の発展の見通しが詳述された。

「一帯一路」の提唱はこのように、今後長期にわたる中国の内政と外交の発展に向け、重大な戦略を提示するものとなった²。現在の内容は主に、次の2つに整理できる。

1.1. 「海」「陸」統一計画：2 経済圏の連結と 6 経済回廊の建設

「一帯一路」の枠組みとなるのは、図1で示す通り、ユーラシアをめぐる大陸と海洋の両ルートで、活発な東アジア経済圏と進んだ欧州経済圏（中・東欧地区を含む）を連結することである。陸上では、国際的な大通路を拠り所とし、沿線都市を支えとして、「新ユーラシアランドブリッジ」「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」「中国・パキスタン」「バングラデシュ・中国・ミャンマー・インド」の6経済回廊を建設し、古代

* 本稿は、2015年度国家社会科学基金重大プロジェクト（第一期）『「一帯一路」戦略実施における人民元国際化推進問題の研究』（プロジェクト認可コード：15ZDA017）の資金援助を受けている。

¹ 李曉：吉林大学経済学院教授・副院長、吉林大学「中日経済共同研究センター（基地）」主任、教育部「長江学者」特別招聘教授。中国世界経済学会副会長、中日韓シンクタンク・ネットワーク中国側メンバーなど兼任。李俊久：吉林大学経済学院教授、吉林大学「中日経済共同研究センター（基地）」研究員。

² 中国政府がこれまでに「国家戦略」として公開で打ち出しているものは2つしかない。中国企業の「走出去」（海外進出）戦略と対外自由貿易区の建設を促進するFTA戦略である。「一帯一路」は提唱として提出されたが、国内外の理論界と実業界はほとんどがこれを重大な国家戦略とみなしている。このため本稿はこれに対して「提唱」と「戦略」の2つの単語を混ぜて使っている。

のシルクロードを再連結する。海上では、2つの航路が主となる。一つは、中国沿岸の港湾都市を出発点とし、南中国海とインド洋を通して欧州に伸びる航路。もう一つは、中国沿岸港湾から、南中国海を通して南太平洋へと伸びる航路である。21世紀海上シルクロードは、重点港湾を結節点として、アフリカ・欧州・南太平洋までを直接つなげる、安全で有効な大型運輸通路の共同建設の構想である。

「一帯一路」提唱の具体的目標は、全体として眺めた場合、ユーラシア大陸両端の東アジア経済圏と欧州経済圏との連結を実現することと言える。だが学者の中には、労働集約型産業が中国でコストを上げ続け、生産能力の過剰が深刻化する中、「一帯一路」の地理的な重点となるのはアフリカであるという指摘もある。中国で過剰となっている労働集約型産業を受け入れられるのはアフリカしかないし、アフリカの工業化の実現を助けるものともなる。インフラ建設においては、経済成長を妨げる障害を取り除くことが極めて重要となる。³



図1 「一帯一路」における資金調達計画

1.2.5 つの重点分野

「ビジョンと行動」では、「一帯一路」の協力の重点分野として次の5つが挙げられた。

(1) 政策の疎通

「一帯一路」建設を保障する重要な働きを持つ。政府間の協力強化、政府間の多層的なマクロ政策を疎通する交流メカニズムの積極的構築、利益融合や政治的信頼による新たな協力合意の形成などが挙げられる。

(2) 施設の連結

「一帯一路」建設の優先分野となる。関係国の主権と安全の関心を尊重しつつ、沿線国のインフラ建設を強化し、相互のインフラ計画や技術標準体系の連結を進め、国際的な幹線となる通路の建設を共同で進め、ユーラシア各地域とアジア・欧州・アフリカをつなぐインフラネットワークを形成する。具体的には、インフラ建設における環境保護と運営管理の強化、統一的な全過程の運輸協調メカニズムの建設推進、出入境ポイントのインフラ建設推進、民用航空の全面協力のプラットフォームとメカニズムの拡張、エネルギーインフラの相互連携・相互接続の強化、域内送電網のアップグレード・改造の積極的推進、国際光ケーブルなど通信幹線ネットワーク建設の共同推進などが挙げられる。

³ 北京大学の林毅夫教授によると、海外への産業移転を始めた1960年代の日本の製造業の雇用者数は970万人、労働集約型産業を海外に移転し始めた1980年代の韓国の関連分野の雇用者数は230万人だった。現段階の中国製造業の雇用者数は1億2400万人で、当時の日本の12倍、「アジアの四小竜」全体の22倍に達している。現在の世界においては、これほど多くの労働集約型産業の移転を受け入れることができるのはアフリカだけである。現在のアフリカは1980年代の中国に非常に似ており、大量の労働力が農村に余剰労働力として存在している。彼らの多くは若者で、給料の水準は中国の10分の1から5分の1にすぎない。だが現地のインフラは非常に遅れており、建設と発展が求められている。参考文献：厲以寧、林毅夫、鄭永年ら『读懂一帯一路』、中信出版集団2015年11月、100ページ。

(3) 貿易の振興

投資や貿易における協力は、「一帯一路」建設の中身の重点となる。投資・貿易の利便化促進、投資・貿易の障壁除去、自由貿易区の共同建設、投資分野の相互拡大、新型産業協力の推進、産業チェーンの分業配置の最適化、各国企業の対中投資の歓迎などが挙げられる。

(4) 資金の融通

「一帯一路」建設の重要な支えで、主に次の二つに分けられる。第一に、金融協力の深化。▽アジア通貨の安定体系や投融資体系、信用体系の建設推進、▽沿線二国間の通貨スワップや決済の範囲・規模の拡大、▽アジア債券市場の開放と発展の推進、▽アジアインフラ投資銀行と新開発銀行(BRICS銀行)の設立推進、▽上海協力機構の融資機構の交渉促進、▽シルクロード基金の設立・運営のスピードアップ、▽中国・ASEAN銀行連合体と上海協力機構銀行連合体の実務協力の深化、▽シンジケート融資や銀行与信などを通じた多国間金融協力の展開、▽条件に合った大陸部の金融機構・企業による大陸部外での人民元債券と外貨債券の発行奨励——などが挙げられる。第二に、金融監督管理の協力強化。▽効率的な金融監督管理・協調メカニズムの地域内への形成、▽地域性金融リスクの警告システムとリスク・危機の応対・処置協力メカニズムの構築、▽ビジネススペースのプライベート・エクイティ・ファンドや民間資金による「一帯一路」重点プロジェクト建設への共同参加指導——などが挙げられる。

(5) 国民交流

「一帯一路」建設の社会的な土台となる。▽相互間の留学生派遣規模を拡大する、▽学校経営協力を展開する⁴、▽観光協力を強化する、▽観光規模を拡大する、▽伝染病の感染情報疎通や感染防止の技術交流、専門人員の育成などの面での周辺国家との協力を強化する、▽科学技術を強化して、連合実験室(研究センター)や国際技術移転センター、海上協力センターを共同建設する、▽科学技術の革新能力をともに高める、▽既存の資源を統合する、▽若者の雇用や起業訓練、職業技能開発、社会保障管理サービス、公共行政管理などの分野での沿線諸国間の協力を積極的に展開する、▽立法機構や主要党派、政治の面での沿線諸国間の友好交流を強化する、▽都市の交流と協力を展開する、▽シンクタンク間の連合研究や協力フォーラムの開催を奨励する、▽沿線諸国の民間組織の交流協力を強化する、▽教育医療や貧困減少に向けた開発、生物多様性、生態環境保護などの公益的な慈善活動を幅広く展開する、▽文化やメディアなどでの国際的な交流と協力を展開する——などがある。

「一帯一路」は、アジア太平洋やユーラシア、中東、アフリカ、南太平洋などの地区に広がり、関係国の数は65カ国に達する。沿線の人口は計44億人を超え、世界の人口の60%以上を占める。GDPは20兆ドルを超え、世界のGDPの約30%を占める。これらの国のほとんどは新興国または発展途上国で、経済発展の上昇期にあり、外資流入額は年間14%近く、対外貿易額は年間6.5%でそれぞれ成長しており、成長率は世界平均を上回っている。東アジア(アジア太平洋)経済圏と欧州経済圏を連結する「一帯一路」は、将来は世界で最も発展潜在力を備えた経済回廊となり、世界経済の局面を大きく左右するものとなる。⁵

2. 「一帯一路」提唱の現実的背景

中国は、地理的な制約から、「東南」と「西北」の双方向への地理的戦略の思考と選択を迫られている。近代においては、海上防衛と陸上防衛の選択で論争が起こったこともあるが⁶、今回の提唱はこれとは異なる。まず「一帯一路」戦略の2つの方向は矛盾・衝突するものでなく、緊密に融合するものである。「一帯一路」戦略はまた、より積極的で進歩的な地政学的・地経学的戦略と言える。「一帯一路」提唱はその総体からして、国内外の多くの重大

⁴ 「ビジョンと行動」は、中国政府が毎年、沿線国家に対して1万人分の政府奨学金枠を提供することを規定している。

⁵ 厲以寧・林毅夫・鄭永年ほか『读懂一帯一路』(中信出版集団 2015年11月、104ページ)

⁶ 「海上防衛」と「陸上防衛」との争いとは、1871年のロシア帝国による伊犁占領と1874年の日本の台湾出兵が時間的に重なったことで、「日本が東南に迫り、ロシアが西北を囲む」という「数千年にわたって遭遇しなかった変局と強敵」を迎えた際、李鴻章を代表とする海上防衛優先と左宗棠を代表とする陸上防衛優先との間で安全戦略の争いがあったことを指す。

な政治経済情勢の変化に応じ、中国が、その大国としての台頭と発展が直面する困難を克服するために打ち出した重大な戦略調整と考えられる⁷。

2.1. 米国の「アジア太平洋へのリバランス」戦略

冷戦終結以来、中でもWTO加盟以来、中国経済は急速な発展を遂げてきた。中国の今後の発展は、次の二つの圧力によって左右されている。まず、中国経済は近年、米国の主導する世界経済と通貨金融体系への融合レベルを一層深め、この米国が主導する国際経済と通貨金融体系の最大の受益者の一つとして急速に発展してきた。中国の国内総生産(GDP)は急成長を続け、2007年には成長率14.2%のピークを迎えた。2008年の世界金融危機の後、成長率は下落傾向にあるが、2014年も7.4%、2015年も6.9%と高いレベルを保った。この過程で中国経済の国際的地位は大きく高まり、2010年には米国に次ぐ世界第二の経済国となった。中国の軍事力もこれに応じてますます強まり、長期にわたって遅れを取っていたそれまでの局面が大きく転換された。軍費支出で比べると、1997年には韓国、2005年には日本を抜き、東アジア地域で最大の軍事支出国となり、世界的にも第二の軍費支出大国となった⁸。

次に、このような状況であるがゆえに、中国の台頭が平和的なものであり、その経済的台頭が東アジア及びその他の地域の経済の成長と回復に有効な市場需要を供給するものであるにもかかわらず、覇権国たる米国は神経を尖らせている。米国はこれを戦略的な「ヘッジング」で交わしている。米国は一方で、中国と「コンタクト」を取り、貿易分野や金融分野で中国との関係を強化せざるを得ない。だがもう一方で、米国は中国への「牽制」を強めている。中国が直面する戦略的な圧力は2010年までは主に安全分野に限られていた。だが米国が2009年11月、「環太平洋連携協定」(TPP)加盟を宣言し、これを主導し始めてから、中国は、東アジア地域における米国の安全・経済両面の巨大な戦略的圧力に直面するようになった。

安全分野では、米国は、軍事上の「アジア太平洋へのリバランス戦略」を実施し、東アジア地域における軍事的なプレゼンスを強化しただけでなく、「中国の脅威」に対する東アジア諸国の恐れを利用し、これらの国々との政治的・軍事的同盟関係やパートナーシップを緊密化した⁹。「日米同盟」も一段と強化された。その結果、東アジアの安全は混迷を深めている。一方では、軍備競争がこの地域で頭をもたげつつある。もう一方では、日本やフィリピン、ベトナムと中国との島嶼をめぐる争いが相次いでいる。とりわけ日本は、「中国の脅威」を掲げることで、集団的自衛権解禁という狙いへの米国の支持を取り付け、軍事大国への道を整えようとしている¹⁰。

経済分野における米国の「アジア太平洋へのリバランス戦略」の主な狙いは、TPP交渉の議題と日程の主導を通じて、目下の「ドル体制」をより強固なものとするにある。日本は、急発展する中国へと重心が移ることに不安を感じている。米国はこれを利用し、TPPの枠組みの下で貿易・金融関連の厳しい基準を制定することで日本を抱き込み、また「日本」というカードでより多くの同盟国をこれに参加させ、中国を排除した経済協力ブロックを構築し、WTO加盟時の再来とも言える難題を中国に課し、中国の台頭の牽制という戦略目的を達成しようとしている¹¹。

こうして中国の平和的発展のための戦略的な空間は東アジアにおいては大幅に狭められることとなった。中国は、「一帯一路」という戦略転換によって南東や西へと出口を模索し、貿易・投資・通貨金融・安全分野において米国に加えられた戦略的圧力をすり抜ける必要に迫られた。

⁷ 以下、李曉・李俊久「“一帯一路”与中国地縁政治経済戦略的重構」(『世界経済と政治』2015年第10期)30-59ページ参照。

⁸ 参照:SIPRI Military Expenditure Database,

http://www.sipri.org/research/armaments/milex/milex_database/milex_database(登録時間 2015年8月22日)

⁹ 最新の進展としては、ニューヨークで2015年4月27日に行われた日米外務・防衛閣僚会合で、「日米防衛協力指針」が正式に改正されたことが挙げられる。新たな「日米防衛協力指針」は、米軍と日本自衛隊を世界規模に拡大することを定め、平時から突発事件発生までの「シームレス」な協力が打ち出された。これは、日本自衛隊の行動の地理的な制限が解除され、よりオフェンシブな役割を世界で演じるようになることを意味する。

¹⁰ 参照:李曉・李俊久「美元体系内の東亜権力転移:性質と前景」24-25ページ

¹¹ 参照:李曉・李俊久「美元体系内の東亜権力転移:性質と前景」(『世界経済と政治』2014年第11期掲載)47-48ページ

2.2. 「金融国家」の覇権に対抗するための「貿易国家」の選択

「中国の台頭」はこのように、米国の主導する国際経済・通貨金融秩序への融合を中国が高めていく中で実現された。中国の台頭は、米国の覇権によって主導された「システム内部」における地位の向上であったと言える。言いかえれば、その地位向上はドル体系内での現象であった¹²。典型的な「貿易国家」である中国は、ドルに実質的に固定させた人民元レート制度と米国向けを中心とした商品輸出を長期にわたって続けることで、輸出型の工業化の成功による利益を得たが、そのシステムから生じる困難に直面することとなった。国内の金融市場が閉鎖的で未発達であるため、国際金融市場の発展の流れをリードしたり、規則を自分で決めることができない。また本国通貨が世界通貨でないため、輸出で外貨収入を上げざるを得ない。輸出によって獲得された外貨は国内の消費に回されることなく、米国の株式市場や債券市場に再投資され、米国の経済金融・軍事の覇権を後押しすることとなる。典型的もしくは唯一の「金融国家」と言える米国は、経常収支の赤字と債務の高まりという問題を抱えているにもかかわらず、ドルが唯一の世界通貨であることによる「法外な特権 (Exorbitant Privilege)」を享受し、ウォール・ストリートを核心とした本土の金融市場は、世界の金融資源をコントロールし、自らに都合の良い金融市場ルールを制定する能力を備えている。

このような対等でない国際通貨体系と新型国際分業形態は、東アジアの日本や韓国、中国を含むすべての「貿易国家」に、ドルの変動(ドル安)と外貨準備の大幅な縮小という系統的なリスクを負わせている。このため1997年のアジア金融危機の勃発以降、とりわけ東アジア地域の通貨金融協力に関する「チェンマイ・イニシアティブ」の締結後、中国は、同時に3つのレベルから国際通貨体系の改革推進を図ってきた。第一に、グローバルなレベルでの国際通貨体系改革。これは米国の反対と抵抗を受け、近年はほとんど進展していない。第二に、地域レベル。中国は、日本などの東アジアの国々とともに、地域の通貨金融協力の進展を共同推進しようとしている。これは一方では、地域的な通貨金融体系を構築し、地域の経済発展を安定させ、もう一方では、米国に対する「債権者同盟」を打ち立てることによって、「ドル体制」によってもたらされるリスクとコストを抑制または減少させるものである。だが米国の抵抗、さらには日本の国家戦略上での中国との「敵対」を受け、この構想は、「チェンマイ・イニシアティブ・マルチ化」(CMIM)の段階にとどまり、さらなるブレイクスルーを実現できていない。第三に、人民元国際化。これは現在の国際通貨体系の条件下で中国が実施を迫られた金融戦略であり、その目的は、ドルの地位を代替することではなく、「ドル体制」のリスクとコストを減少させることである¹³。こうした背景の下、中国は、「一帯一路」の助けを借りて、「ドル体制」のマイナス効果を相殺する必要があった。

①「一帯一路」の実施を通じた人民元の国際化の推進

「一帯一路」の実施を通じて人民元の国際化を推進する。数年の発展を経て、人民元国際化のレベルは「一帯一路」沿線諸国で大きく高まっている。まず沿線国のオフショア人民元市場の債券発行の種類と規模は拡大し、すでに香港の「点心債」や台湾の「宝島債」から、英国の人民元債券やドイツの「ゲーテ債」、オーストラリアの「オセアニア債」、ルクセンブルクの「シェンゲン債」、フランスの「凱旋債」、アラブ首長国連邦の「首長債」、マレーシアの「金虎債」、韓国の「キムチ債」、スイスの人民元債券へと拡大している。次に、人民元の国際協力の領域も拡大している。これは第一に、準備通貨としての人民元の機能の体現と考えることができる。中国人民銀行が諸外国と締結した32本の二国間通貨スワップ協定のうち、「一帯一路」にかかわるものは25カ国・地域に達し(中国香港を含まない)、合意金額は2兆2525億元に達する¹⁴。英国やインド、マレーシア、オーストラリアの中央銀行はすでに、

¹² 参照: 李曉・李俊久「米国の覇権地位評価と新興大国的対応」(『世界経済と政治』2014年第1期掲載)114-141ページ、李曉・李俊久「美元体系内の東亜権力転移: 性質と前景」18-51ページ

¹³ 参照: 李曉・王倩「ポスト危機時代における国際通貨システム改革の目標」(大阪市大学経済学会『経済学雑誌』第112巻第3号2011年11月20日発行)

¹⁴ 中国人民銀行ウェブサイト <http://www.pbc.gov.cn/> (登録時間 2015年8月23日)。「一帯一路」にかかわる沿線諸国についてここで説明しておく必要がある。国内の主流の学術的見地によると、「一帯一路」には65カ国・地域がかかわっており、そのうち東アジアは1カ国(モンゴル)、ASEANは10カ国、西アジアは18カ国(イラン、イラク、トルコ、シリア、ヨルダンレバノン、イスラエル、パレスチナ、サウジアラビア、イエメン、オマーン、アラブ首長国連邦、カタール、クウェート、バーレーン、ギリシャ、キプロス、アジア・シナイ半島)、南アジアは8カ国(インド、パキスタン、バングラデシュ、アフガニスタン、スリランカ、モルディブ、ネパール、ブータン)、中央アジアは5カ国(カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、タジキスタン、キルギス共和国)、独立国家共同体は7カ国(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)、中東欧は16カ国(ポーランド、リトアニア、エストニア、ラトビア、チェコ、スロバキア、ハンガリー、スロベニア、クロアチア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、モンテネグロ、セルビア、アルバニア、ルーマニア、ブルガリア、マケドニア)ある。このように発展途上国に限られた範囲の画定は、「一帯一路」の

その準備通貨バスケットに人民元を組み込んでいる。第二に、人民元決済が空間的により広い範囲で打ち出され始めている。「一帯一路」沿線の金融センターは、シンガポール、ロンドン、フランクフルト、パリ、ルクセンブルク、ドーハ、シドニー、クアラルンプール、バンコクに広がっている。第三に、人民元適格海外機関投資家(RQFII)の試行が着実に進んでいる。これにかかわる沿線国としては、英国やフランス、韓国、ドイツ、シンガポール、オーストラリア、スイス、ルクセンブルク、カタールが挙げられ、限度額は累計5,500億元に達する¹⁵。

②中国とアジア・欧州の主要債権国との間の通貨金融協力の推進

「一帯一路」実施を通じて、中国とアジア・欧州の主要債権国との間の通貨金融協力を推進する。現行の「ドル体制」において、「一帯一路」沿線国は主に4種類に分けられる。第一に、東アジア諸国を代表とする「貿易型国家」。これらの国々は、米国に対する完成品の輸出によってドルを獲得する。第二に、中東産油国やロシアを代表とした「エネルギー型国家」。これらの国々は、米国への石油輸出によってドルを獲得する。第三に、オーストラリアやニュージーランドを代表とした「商品型国家」。これらの国々は主に、米国への農業・鉱業製品の輸出によってドルを獲得する。第四に、英国やドイツ、フランスを代表とした「投資型国家」。これらの国々は、米国市場への投資によってドルを獲得する。このような国際通貨の局面の下、米国は、世界最大の債務者となり、アジアや欧州の国々は米国の国際債権者を集団で構成している。米国の債権者としてのこれらの国々は、投資した米国の債券が価値を保つか高めることを望むこととなる。ドルのリスクを防ぐためにも、これらの国々は、「一帯一路」の枠組みの下、中国に向かって輸出市場の多元化と投資手段の多様化を求める動機を持っている。これらの国々は事実上、中央銀行が中国人民銀行と通貨スワップ協定を締結したり、本国での人民元オフショアセンターの設立を画策したり、RQFII試行の資格を得るための積極的な取り組みを進めたりしている。これは、中国とアジア・欧州の主要債権国との間の通貨金融協力に現実的な土台がすでに備わっていることを裏付けるものである。

③多極化局面のメカニズム化や系統化

「一帯一路」を通じて多極化局面のメカニズム化や系統化を図る。冷戦終結後、世界の局面の「多極化」の傾向は大きく進んでいるが、世界はまだ「一超多強（一つの超大国といくつかの大国）」という国際的な局面にある。さらにそれぞれの「多極」の間には、メカニズム化・系統化された連携の仕組みが欠けており、関連分野の規則の制定権や発言権もない。このため、李義虎が指摘しているように、「多極化に強力なメカニズムを備えさせて初めて、多極化傾向によって一極化傾向を圧倒し、多極化局面の早期の形成を推進することができる。さらには中国に、より広い外交活動の空間と、さらに突っ込んだ戦略の融通の余地を与えることができる」¹⁶。この角度から出発すれば、現在人々の注目するアジアインフラ投資銀行(AIIB)やFTAAP、すでに締結された中韓自由貿易協定、計画中の上海協力機構開発銀行、BRICSの新たな新開発銀行、すでに動き出した緊急準備アレンジメント、海上シルクロード沿線の多元化協力メカニズムなど¹⁷は総体として、相互連携・相互接続メカニズムを通じて「一帯一路」沿線国との相互信頼を高め、相互間の政治経済協力を強化し、メカニズム化・系統化された多極化局面を形成しようという中国の長期的な戦略計画を構成していることがわかる。

2.3. 世界経済の成長鈍化と国内経済発展の「新常态」という二重の圧力

2008年の世界金融危機以来、世界経済の成長は鈍化し、その土台は不安定化している。世界経済は2014年と2015年、ゆっくりとした成長を維持したが、日米欧と発展途上国の間でのこの傾向の分布は均衡を欠いている。世界経済の回復は依然として、多くの不確定要素に直面している。原油価格の大幅な低迷と激しい変動、金融市

波及効果が、東北アジアの韓国やオセアニアのオーストラリアとニュージーランド、欧州の英国やフランス、ドイツ、ベルギー、ルクセンブルク、オランダ、スイス、イタリアなどの先進国にも及ぶことを無視している。本稿は、協力空間を拡大し、協力程度を深めるという戦略の角度から言えば、発展途上国と先進国を含んだ「一帯一路」こそが、中国の地政学・地経学的戦略の再構築のあるべき姿だと考える。

¹⁵ 中国人民銀行ホームページ <http://www.pbc.gov.cn/> (登録時間 2015 年 8 月 23 日)

¹⁶ 参照：李義虎「中国在国际格局中的地位と選択」(『国際政治研究』2001 年第 3 期掲載) 21 ページ

¹⁷ 可能な協力メカニズムとしては、東北アジアの中国・ロシア・モンゴル・朝鮮サブリージョン協力メカニズム、中国両岸四地(大陸部・香港・マカオ・台湾)の ECFA と CEPA、東南アジアの中国・ASEAN 自由貿易圏のアップグレード版、南アジア地区のバングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊と中国・パキスタン経済回廊、西アジアの中国・湾岸協力会議間の自由貿易圏が挙げられる。李向陽「論海上絲綢之路的多元化合作机制」(『世界経済与政治』2014 年第 11 期掲載) 4-17 ページ参照。

場の変動の増加、ドル高と資本流動に対するその巨大な影響、先進経済大国の中期的な低成長、新たな成長モデルの転換を図る中国が直面する困難と挑戦、経済活動に対する地政学的な緊張のスピルオーバー効果などが挙げられる¹⁸。内部環境から見ると、中国経済の発展は「新常态」(ニューノーマル)に入り、高速成長から中高速成長に転じ、経済構造の最適化とアップグレードが進み、発展を後押しする力の主体も生産要素の投入や投資から革新へと転じつつある¹⁹。こうした状況の出現は、中国経済が「リバランス時代」に入ったことを示している。リバランスとは、国内の総供給と総需要との間、輸出牽引型の成長と内需牽引型の成長との間、伝統産業と新興産業との間、労働集約型と資本集約型、技術・情報集約型の産業間で均衡を取り直すことを指す。

このような状況の下、中国は、「一帯一路」戦略の実施によって経済成長に対する二重の制約を突破することを迫られた。一方では、「一帯一路」の建設の力を借りて中国経済の成長が直面する国内の制約を克服する必要があった。これにはエネルギー消費の制約や生産力過剰の制約が含まれる。中国とは対照的に、多くの「一帯一路」の沿線国は、インフラ建設分野で深刻な供給不足に陥っている。相互連携・相互接続の推進を通じて、中国が、中国では過剰となり現地では必要に合った生産能力を海外に移転し、相互の需給のマッチングを実現することは、必要であるだけでなく、実現可能なことである。

もう一方で、中国は、「一帯一路」の建設の力を借りて、中国経済の成長が直面する空間的約束を克服する必要があった。輸出市場が圧縮を受けたり、国内の構造転換が空間的な制約を受けたりといった問題である。2008年の世界金融危機の発生以来、米欧日などの先進国は次々と「再工業化」戦略を取り、製造業の国際競争優位を立てなおそうとしている。国際情勢の変化に応じて、中国政府は2015年5月8日、製造強国戦略「中国製造2025」を打ち出した。その目標は、労働集約型と資本集約型を主な産業とした経済構造を情報技術集約型産業を柱とした経済構造へと転換することとされた。このような構造上の転型とアップグレードのためには、比較的ローエンドにある労働・資本集約型の製造業企業が「一帯一路」沿線の発展途上国への進出を果たし、国内の経済構造が先進製造業へと転換するために必要な市場空間を空けてやる必要がある。同時に、「一帯一路」沿線の欧州先進国の進んだ産業と企業を呼びこみ、その資金・技術・設備・管理経験を導入することで、中国経済の構造調整や最適化、アップグレードの空間を広げることでもある。

2.4. 政治・経済の安定確保

改革開放30年余りにわたり、中国経済は際立った発展の成果を示してきた。だが地理的位置や資源の賦存、発展の土台などの多くの要素の影響を受け、中国の対外開放は総体として、東部が速く西部が遅く、沿岸が強く内陸部が弱いという局面を示してきた。鄧小平と江沢民、胡錦濤の三代の国家指導者も、「両歩走」(二段階論)戦略思想²⁰、地域協調発展及び西部大開発戦略、東北振興・中部勃興発展戦略を相次いで打ち出したが、東部と西部の地域経済の協調や均衡発展という最初の目標は本当にはまだ実現していない。これによって多くの深刻な結果が引き起こされている。一方では、経済発展の深刻な遅れは、中国の西部地区とりわけ北西辺境地区の安定に不利に働く。暴力テロリズムや民族分裂主義、宗教過激主義という「3つの勢力」は、中国の非従来型安全分野の重要な脅威となっている。もう一方では、東部沿岸の輸出主導型の経済の発展に過度に依存することで、中国は、海外からのエネルギーや資源の輸入においても、商品の輸出においても、先進国の政策や対外戦略の調整、国際市場の需要の変動の衝撃を受けやすくなっている。このような「重海軽陸」(沿岸部を重視し内陸部を軽視)という不均衡な開放の局面は、中国の政治経済戦略に深みを失わせ、国家の安全を極めて脆弱なものとしている。

「一帯一路」は、全方位的な対外開放の新たな局面を中国が構築するための重大な戦略であり、国家の安全に対して重要な意義を持っている。一方で、中国の北西部の辺境地帯の統治を助ける。「シルクロード経済ベルト」の枠組みの下、新疆など北西部の省や地区の演じる役割は、従来の意義での支援と貧困扶助の対象ではなくな

¹⁸ IMF, World Economic Outlook Update: Slower Growth in Emerging Markets, a Gradual Pickup in Advanced Economies, July 2015, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/update/02/>(登録時間 2015 年 8 月 24 日)

¹⁹ 参照: 習近平「謀求持久発展 共築亞太夢想——在亞太經合組織工商領導人峰會開幕式上的演講」(『人民日報』2014 年 11 月 10 日掲載第 2 面掲載)

²⁰ 第一歩ではまず沿岸部を集中的に発展させ、第二歩では発展した沿岸部が内陸部の発展を支援する。

り、戦略的意義を備えた開放の最前方となり、対外連絡の核心地域となっている。相互連携・相互接続の架け橋と紐帯的作用を通じて、この役割の転換は、経済発展の重大なチャンスに北西部に与えただけでなく、北西部と中央アジアや西アジアの国々を政治・経済安全の「運命共同体」と「利益共同体」として緊密に結びつけるものとなった。シルクロード経済ベルトの建設は、「3つの勢力」が生き延びる土壌を取り除くのを助けるだけでなく、各方面が、「3つの勢力」に反対し、互いの政治経済の安定と安全を守るという面で広範な合意と深いレベルでの協力を達成し、中国の経済発展により安定した周辺環境を提供することを助けるものとなる。もう一方で、「一帯一路」は、「陸」「海」の双方を考慮し、中国の地政学的・地経学的戦略の均衡を実現するのを助けるものとなる。総じて、シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードはいずれも、中国にとっての「西進戦略」と言える。その重要な意義の一つは、西方向への発展と沿線国の地域経済一体化協力を通じて、中国の商品が先進国市場の低迷や保護貿易主義の圧力を受けた際の戦略的な対抗策となることにある。また中国がすでに、米国を超えて世界最大の原油消費国となっているということも重要である。その輸入は主に中東産油国からなされ、マラッカ海峡航路を通じて輸送されているが、戦略的に明らかな脆弱性を持つ。6大国際経済回廊の重点推進を通じて、中国は、石油・天然ガス資源の豊富な中央アジアや西アジア、ロシアとの経済貿易協力をより密接にし、沿線国では新たな陸上と海上の交通運輸線を開拓し、中国の政治経済の安全に戦略的な幅をもたせることができる。

2.5. 「周辺経営」から「周辺の安定と調和」への転換

冷戦終結以来、大国関係重視は依然として中国外交の実践のカギだが、中国外交の総体配置において周辺国家が最重要の地位にあることは日増しに明確となっている。中国共産党第14回大会の報告では、「周辺国家」という概念が「第三世界」という概念から初めて分離され、「我々と周辺国家との善隣友好関係は(中華人民共和国)建国以来の最良の時期にある」との認識が示された。第15回党大会においては、「睦隣(善隣)友好」と「俾争は棚上げし、小異を残して大同につく(求同存異)」という周辺外交の基本原則が示された。第16回党大会はさらに踏み込み、「隣国と善き関係を持ち、隣国をパートナーとし、地域協力を強化する」を中国の周辺外交政策に加えた。第17回党大会は第16回党大会報告の基本精神を受け継ぎ、「周辺国家との善隣友好と実務協力を強化する」「平和・安定、平等・相互信頼、協力・ウィンウィンの地区環境を共同で作り出す」ことが強調された。これらの文言から示されるのは、地域の経済協力で良好な周辺環境を形成しようという姿勢であり、「以経促政(経済関係によって政治関係を促進する)」「周辺経営(マネジメント)」は、冷戦終結から2000年代までの中国の周辺外交の核心となった。

その後、中国の周辺外交は、「周辺経営」から「周辺の安定、周辺の調和」への戦略転換を開始した。第18回党大会の報告においては、「隣国と善き関係を持ち、隣国をパートナーとし、善隣友好を確固たるものとし、相互に利益のある協力を深め、自身の発展が周辺国家により恩恵を与えるよう努める」との方針が示された。2013年10月には、中華人民共和国の建国以来初めての周辺外交政策座談会が開かれ、「親・誠・恵・容」という外交理念が強調された²¹。この「四字の箴言」は、新たな情勢において中国が平和発展の道を堅持するという宣言であり、中国の新たな指導者の外交理念の革新発展を示すものとなった²²。「親」は目的であり、「誠」と「容」は主な手段であり、「恵」は土台となる。また「恵」は主に経済面を指し、「誠」と「容」は主に安全面と政治面を指す。「親・誠・恵・容」は豊かな内容を持ち、「睦隣、安隣、富隣」がレベルアップされたものである²³。

注目に値するのは、この新たな外交理念が、平和発展の過程で中国が「大国の責任を負う」という役割を備えることになったことを体現するものだったということである。この理念は、習近平主席がカザフスタンで「シルクロード経済ベルト」建設と「利益共同体」を打ち出し、インドネシアで「21世紀海上シルクロード」建設と「運命共同体」を打ち出した直後に形成された。この理念は、中国が平和的台頭の過程で、「一帯一路」の建設による「周辺の安定、周

²¹ 「睦隣」「安隣」「富隣」の理念は、温家宝の第16回党大会報告を土台として提出された。2003年10月7日にASEANビジネス・投資サミットに出席した温家宝は、「中国の発展とアジアの振興」と題した講演で、新たな情勢における中国の周辺外交の基本方針について、「隣国と仲良くし、隣国をパートナーとし、善隣友好を強化し、地域協力を強化し、周辺国家との交流と協力を新たな水準に高める。『睦隣』『安隣』『富隣』は中国が自身の発展戦略を実現するための重要な一環となる」との系統的な論述を行った。温家宝「中国の発展とアジアの振興」(<http://www.fmprc.gov.cn/ce/ceindo/chn/rdht/dmhy/t86944.htm>、登録時間2015年8月26日)参照。

²² 裴広江・王迪「堅定不移走和平發展道路 為實現中華民族偉大復興營造良好國際環境」(『人民日報』2013年11月22日第16面掲載)

²³ 陳琪・管伝靖「中国周辺外交の政策調整と新理念」(『当代亚太』2014年第3期掲載)14ページ

辺の調和」の実現をはかり、中国の発展に対する米国の戦略的牽制や周辺国家の戦略的恐怖、周辺と中国との海洋権益を巡る争いに有効に対処するための戦略的措置であったと言える。

2.6. 中国企業の海外投資利益の保護

中国経済の急速な発展とグローバル経済への融合度の高まりに伴い、企業の「走出去」(海外進出)は中国政府の重大アジェンダの一つに数えられるようになった。2000年10月の中国共産党第15期中央委員会第5回全体会議は、『走出去』戦略の実施を加速する』との方針を初めて打ち出した。2002年の第16回党大会の報告ではさらに踏み込んで、『引進来』(海外からの導入)と『走出去』の結合を堅持し、対外開放の水準を全面的に高める』との方針が強調された、第11期5カ年計画期間中(2006-2010年)、中国政府は、対外投資プロジェクトの審査認可手続の簡便化を開始し、企業の「走出去」を奨励する一連の政策措置を実施した。この奨励を受け、中国の対外直接投資のフローは2013年、1千億ドルの大台を初めて突破し(1078.4億ドル)、前年比の成長率は22.8%に達し、2年連続で世界第三の対外投資国となった。対外直接投資のストック(累計額)は6604.8億ドルに達し、前年から2ランク高まって世界11位となった²⁴。「一帯一路」沿線の国・地域はますます、中国の対外直接投資の重要な目的地となっている。ストックで見ると、2013年の中国の沿線国・地域に対する直接投資額は720.2億ドルで、中国の対外直接投資の総量に占める割合は10.9%に達している。この2つの指標は2003年から706.8億ドルと6.9ポイント増えている。フローで見ると、2003年から2013年まで「一帯一路」の沿線国・地域に対する中国の直接投資は年間平均51%で成長し、その他の地区に対する投資の同期の成長率を上回った。この傾向は2008年の世界金融危機以降、さらに際立つものとなった。地域分布で見ると、東南アジアに対する直接投資の規模が最大で、中央アジア地区に対する投資の成長率が最高となっている。国別に見ると、中国の直接投資は主に、シンガポールやロシア、インドネシア、カザフスタン、ミャンマー、モンゴルに集中している²⁵。

中国企業は、海外投資で利益を追求する中、ユーラシア大陸が、世界で地理的な関係が最も複雑で、歴史文化の違いが最も大きく、宗教と民族の衝突が最も深刻で、国や地域の政治情勢が最も不安定で、大国の関係と競争が最ももつれた地域であることに直面せざるを得なくなった。中国企業の海外投資の利益はこの地域において、中央アジア地区の「3つの勢力」や西アジア地区で新たに起こった「イスラム国」(IS)、投資所在国の政局の不安定などの妨害や破壊、衝撃を極めて受けやすくなっている。中国は、「一帯一路」の建設を契機として、「政策疎通」を通じて、本国と沿線国の政治的相互信頼を増進し、中国企業と現地とのプロジェクト協力のメカニズム化と正規化を確保することを迫られている。また「施設連結」「貿易振興」「資金融通」を通じて、中国企業の投資収益が現地の政府と民衆に益をもたらすようにし、外国の競争性投資の間での中国資本の吸引力を高めなければならない。さらに「国民交流」を通じて中国企業の海外でのイメージを構築・改善し、中国企業に対する現地の国民の承認度を高め、中国企業の海外投資の安全と利益に脅威を与える民間の土壌を最大限に取り除く必要がある。

²⁴ 商務部対外投資和經濟協力司「2013年度中国対外直接投資統計公報」(2014年9月12日、http://fdi.gov.cn/1800000121_33_4266_0_7.html、登録時間:2015年8月27日)

²⁵ 参照:鄭蕾・劉志高「中国対“一帯一路”沿線直接投資空間格局」(『地理科学進展』2015年第5期掲載)565ページ

3. 「一帯一路」建設の発展方向

「一帯一路」の提唱は、中国が、自身の歴史的教訓を汲みとった上で、大国の台頭に伴う困難を克服するため、地政学的・地経学的な経済戦略を再構築したものである。その未来の発展方向は主に、次のいくつかの問題にかかわる。

3.1. 「一帯一路」と現在の世界秩序との関係

「一帯一路」のスムーズな推進には、中国の戦略の動機に対する主要大国と沿線国との疑いや恐れを緩和する必要がある。そのためには、我々が「一帯一路」と現在の世界秩序との間の論理的関係を整理する必要がある。「一帯一路」の推進は、中国が、開放・寛容や協力・ウィンウィンという原則に立脚し、新興の発展途上の大国という姿で、米国が主導する現在の世界秩序に建設的に融合していく過程である。これは、既存の国際ルールの中で「一帯一路」沿線国・地域と正常な政治経済の往来を発展させるということであり、米国の政治・経済・通貨金融の覇権に挑戦する新たな「マーシャル・プラン」でも、新たな世界の規制を作り出す過程でもない。その意図は、中国の改革開放と平和発展に新たな空間を切り開くことであり、米国と地域・世界レベルの「新冷戦」を展開することではない。その役割は、米国が「一帯一路」の沿線国・地域に残した制度の真空と秩序の真空を補うことであり、自由・開放・安定・民主という現在の世界秩序に挑戦することではない。歴史の経験が示すように、中央アジア(中東)の秩序の安定の可否は、世界秩序の安定に直接影響する。問題は、覇権国家による世界秩序の統御は普遍的な布石と言えるものの、ユーラシア大陸の内部にまで踏み込んでいくことはできないということである。中央アジア・中東地区に対する英国とソ連の介入、また近年の米国による同地区への介入とその結果はいずれも、この点を裏付けている。このため同地区の安定という歴史的な責任を負うのは、海洋という性質を備えた大陸国家でしかあり得ない²⁶。「一帯一路」戦略の実施は、中米両国がその戦略協力を通じて、同地域の制度配置を共同で打ち出し、同地域の平和と安定を維持し、世界秩序の平和と安定を推進することを後押しするものとなる。

3.2. 「一帯一路」戦略が直面する優勢と劣勢、チャンスと挑戦

「一帯一路」の順調な推進は、中国の戦略の強みと弱み、チャンス、挑戦に対する理性的な評価と切り離せない。積極的な要素から考えると、中国が迎えている戦略的なチャンスは、沿線国家には、ドルリスクを分散したいという強い希望と、大国によって加えられる地政学的・地経学的圧力を相殺するという戦略的な必要性があるということにある。中国の戦略的な強みは、中国が、古代のシルクロードを通じて沿線国と相互に連携・接続(政策疎通、施設連結、貿易振興、国民交流)してきた長い歴史を持ち、投融資と建設に必要な強大な資金と制度の支え(大規模な外貨準備、自主設立したシルクロード基金、AIIB、BRICS新開発銀行)があり、しっかりとしたインフラ建設技術(高速鉄道、港湾、橋梁、道路、発電所)と成熟した管理経験を持ち、沿線国家の商品やエネルギー、資源に対する旺盛な市場ニーズがあるということにある。中国の戦略的な弱みは、自身のハード面とソフト面の実力の不足、「一帯一路」戦略の動機に対する主要大国と沿線の重要国家の疑いや抵抗にある。

現段階において、「一帯一路」が直面する戦略的な挑戦は、多元的・複合的なリスクとして表れている。第一に、本国企業とりわけ国有企業の対外投資の生産・経営から来るリスクである。投資プロジェクトが建設途中でストップする、投資収益でコストを補うことができない、貸付を期限・額面通りに回収できない、派遣した労働者が人身の脅威に直面するなどのリスクが挙げられる。第二に、「一帯一路」沿線国家の文化・宗教・民族の衝突のリスクや戦争のリスク、政治的安定のリスク、政府の能力にかかわるリスク、インフラにかかわるリスク、法律や監督管理のリスク、労働力市場のリスク²⁷、さらには中国が代表する儒家文化と沿線国家の代表する仏教文化やイスラム文化、キリス

²⁶ 参考: 施展「世界歴史視野下の“一帯一路”戦略」(『俄羅斯研究』2015年第3期掲載) 13-14 ページ

²⁷ The Economist Intelligence Unit, “Prospects and Challenges on China’s ‘One Belt, One Road’: A Risk Assessment Report,” <http://static1.squarespace.com/static/529fcf02e4b0aa09f5b7ff67/t/554c49cee4b06fc215162cb4/1431062990726/One+Belt%2C+One+Road.pdf> (登録時間: 2015年8月28日)

ト教文化などの複数の文明のタイプの間で起こりうる衝突リスクである²⁸。第三に、域外国家と沿線の大国から来る第三者リスクである。前者は、米国が東アジアと東南アジアで実施する「アジア太平洋へのリバランス戦略」による抑制と封じ込め、アフガニスタンを中心として南アジア中央アジアをつなげる南アジアの提唱による「新シルクロード」計画の戦略的牽制から来るものである。後者は、インドが南アジアで実施する「インド洋戦略」と南中国海に向かう「ルックイースト」運動、ロシアが中央アジアで大きく推進する「ユーラシア経済連合」²⁹建設から来るものである。

3.3. 「一帯一路」建設と国内の体制改革

現行の中国の国内体制は、「一帯一路」戦略の長期的な持続可能な実施を支えられるものとは言えない。外交は、内政の自然な延長である。「一帯一路」の順調な推進には、国内の体制改革のすばやいフォローアップが必要となる。改革は主に、政府と市場、政府と企業、政府と社会の関係を適切に処理することをその内容とする。

- ①政府と市場との関係の調整という角度から見ると、カギとなるのは、価格の形成と資源の配置の面で市場の需給に決定的な役割を演じさせるということである。この論理を「一帯一路」の建設に広げるということは、中国政府が沿線国家に代わって建設を一手に引き受けるというのではなく、中国と沿線国家の土地や労働力、資源、資本などの要素の需給均衡を市場メカニズムの下で達成させるということである。政府や政治の色彩のない「一帯一路」建設こそが沿線国の不信を打ち消すことを後押しする。
- ②政府と企業の関係の調整という角度から見ると、カギとなるのは、もともと企業に属する経済活動の空間に政府が入り込まないことである。この論理を「一帯一路」建設に広げるということは、国家の力と民間の力との両輪駆動を形成し、国家(国有企業)の対外戦略型投資と民間(民間企業)の対外収益型投資の有機的な結合を実現するということであり、とりわけ国有企業による早期の戦略型投資によって後続する民間企業の収益型投資に土台を築くことを意味する。
- ③政府と社会の関係の調整という角度から見ると、カギとなるのは、「強い政府—弱い社会」という制度的な局面を変え、社会の力、とりわけ民間団体や大学、研究機構、メディア、宗教組織などの非政府組織の健全な発展を奨励し、特定の分野での政府の活動の不足と不能を補うことである。この論理を「一帯一路」の建設へ広げるということは、政府の文化交流や世論宣伝、情報普及を主要経路とした過去の公共外交の形式を改め、非政府組織などの社会の力の積極的な作用を重視し、発揮させ、これらの力による「新公共外交」を通じて沿線国家の同類組織との双方向の対話を強化し、中国と沿線国家の国民の交流をしっかりと増進し、「一帯一路」建設における多元的なリスクの回避と「3つの勢力」の脅威などの非従来型の安全問題の解消のために民意の土台を築くということである。

3.4. 中国と「一帯一路」沿線国家の新型国際関係

「一帯一路」は、「協議、共同建設、利益共有」を原則とした壮大な事業であり、その順調な推進は、中国と沿線国家の新型国際関係の再構築と切り離せない。この新型国際関係は、中米新型大国関係と大きく異なるものではなく、いずれも不衝突・不対抗、相互尊重、協力・ウィンウィンを主旨としている。この新型関係を再構築するためには、中国は以下の5つの考えの統一を図る必要がある。

²⁸ サミュエル・ハンティントンの「文明の衝突」は、中国の「一帯一路」戦略の実施に依然として大きな示唆を与えている。「ポスト冷戦時代の世界は、7つまたは8つの主要文明を含んだ世界となる。文化の共通性と差異とは国家の利益や対抗、連携を左右する。世界の最重要国家とされる国々はほとんどが異なる文明から来ている。より大きな規模の戦争にエスカレートする可能性のある地域衝突は、異なる文明を背景とした集団や国家の間の衝突である」。サミュエル・ハンティントン著・周琪ほか訳『文明の衝突と世界秩序的再建』(北京新華出版社 2009年、7ページ)参照。

²⁹ 2014年5月29日、ロシアとベラルーシ、カザフスタンの3カ国の大統領は、カザフスタンの首都・アスタナで「ユーラシア経済連合条約」に調印し、同連合の2015年1月1日からの始動を宣言した。2015年1月2日、アルメニアが同連合への加盟を表明した。2015年8月12日には、キルギスが5番目のメンバー国となった。タジキスタンは現在、同連合のオブザーバーとなっている。

- ①自己を中心とした「中国モデル」に別れを告げ、沿線国家の政治・経済・文化・歴史・宗教・民族・種族・風土・人情・言語などの多くの方面でのシンクタンク研究をしっかりと強化し、これらの国々に関する知識の生産と認識における中国の深刻な不足を補う。
- ②二国間レベルの国家交流に引き続き目を向けると同時に、多国間レベルの規則と制度の建設を重視する。国内規則ではなく国際法を準則として、中国と沿線国家の期待を安定化し、各方面の交流・協力のリスクのレベルを引き下げ、各方面の相互連携・相互接続の効率を高める協力のメカニズムとプラットフォームを構築することを重点とする。
- ③中国の大国としての地位と責任との間の関係を的確に処理する。抛り所とすべき原則は、「一帯一路」建設における必要性や問題、解決プランをめぐって、中国と沿線国家とが知恵と力を結集し、「重大な提案や着想を他国に預け、他の国々の協力の自発性と積極性を高める」ことである³⁰。
- ④戦略の支点となる国・地域との関係を適切に処理し、互いの利益の一致点を見つける。東南アジアに対しては、中国・ASEAN自由貿易圏の「アップグレード版」を協力プラットフォームとし、ASEANに向けた優遇融資の提供を協力の手段とし、中国の南中国海の島嶼における主権争いによる外交的な苦境と米国の「アジア太平洋へのリバランス」による戦略的な封じ込めの解消を図る。南アジアに対しては、大国になるというインド独立以来の夢には触れることなく、海上シルクロード建設の過程において、インド洋地区の安全の共同維持や海賊やテロリズムなどの安全に対する非従来型の挑戦への対応での協力、軍事・経済・貿易の協力における利益の共有などのトピックで、インドとのより広い共同認識やより深い協力を求める³¹。中央アジアに対しては、スタン5カ国の資源の賦存やシルクロード経済ベルト建設における緊急度、中国との政治・経済往来の緊密度、中国の個人と企業に対する友好度に応じて、重点や計画、段取りをもって、分野やレベルを分け、中央アジア諸国との協力を進める。ロシアに対しては、中国の重点は、中央アジアをその「勢力範囲」とみなすロシアの思考に触れることなく、シルクロード経済ベルトの提唱とロシアの主導するユーラシア経済連合の戦略的な連結の可能性を積極的に探る³²。
- ⑤「義」と「利」に関する新たな観念を導きとし、政治的には正義を堅持し、経済的には相互利益とウィンウィンを求め、中国と沿線のその他の発展途上国が各自の強みを十分に発揮できるようにすることで、相互利益とウィンウィン、包括的發展を土台として、「運命共同体」「利益共同体」「責任共同体」「感情共同体」を支えた新たな関係のモデルを形成する。

3.5. 中国の長期の持続可能發展を支えられる国際体系の構築

1992年以来、とりわけ2001年の中国のWTO加盟以来、世界市場への全面的な融合を通じて長期の持続可能發展を図ることは、中国の既定の戦略方針となり、大きな成果を上げた。財政吸収能力のグローバル化發展は中国の総合力の急速な向上を支えた。だが指摘しなければならないのは、現段階の中国においては、世界市場への参加レベルが依然として低く、主に商品市場、中でもミドル・ローエンド商品の製造と輸出に限られているということであり、今後の中国の長期の持続可能發展を支える能力は大きく制限されている。歴史を振り返ると、1500年以來の大国の興亡の経験、とりわけ戦後以來の米国の覇権の経験は、国家の盛衰とその国際体系における地位を本当に決めるカギとなるのが、通貨と金融の実力であること、すなわち地域と世界の資本を吸収し、その流動規模や経路、方向を有効に制御する能力であることを示している。1971年8月15日、ニクソンは、ドルと金との交換の停止を宣言した。米国が世界をコントロールする金融手段は、ブレトンウッズ体系のドルと金との二重リンク制度か

³⁰ 時殷弘「“一帯一路”：祈願審慎」（『世界經濟与政治』2015年第7期掲載）152ページ

³¹ 参照：李曉「“一帯一路”戰略實施中的“印度困局”——中國企業投資印度的困境与对策」（『國際經濟評論』2015年第5期掲載）19-42ページ

³² この努力はすでに、中露が2015年5月8日に調印した「シルクロード経済ベルトの建設とユーラシア経済連合の建設の連結協力に関する共同声明」と、8月25日に開催された「中露シルクロード経済ベルト・ユーラシア経済連合建設連結協力協調メカニズム」のワーキンググループの交渉で、大きな成果を上げている。

ら、信用貨幣のドルを記帳単位・取引媒介・価値貯蔵ツールとし、IMFと世界銀行を新自由主義経済学普及のメカニズムとし、ウォール・ストリートを主要な資金・資本取引のプラットフォームとし、財政部の国債を主要な投資ツールとする世界的な資本コントロール体系へと転換された。この体系において、米国は中心国家の位置を占め、ドルは世界の中心通貨となった。その他の国々は広大な外郭にすぎなくなり、その通貨はドルの従属物となった。米国はこうして、その後長期にわたってその覇権を支えるに足るグローバルな資源吸収能力を備えるようになった。

このように、「一帯一路」建設の長期目標は、地政学的・地経学的戦略の再構築を通じて、地域的さらには世界的な資本のコントロール体系を構築し、それによって中国の長期の持続可能発展を支えることであるべきである。この体系においては、沿線の国・地域によって幅広く認可・受容・使用される人民元（関連する各種金融派生商品・ツール）、広さと深さに富んだ国内金融市場、巨大な消費能力を持った国内商品市場、普遍的価値を備えた発展理念、強大な軍事的動員・投入能力などが必要となる。自らの儲蓄（準備）だけで経済力・軍事力の長期にわたる持続可能成長を支えるのは不可能であり、歴史的にもそうした例はない。もちろんこのような体系の構築は緩慢で困難な過程であり、その期間においては、米国の覇権による厳しい封じ込めや抑制にも遭うだろうし、中国は政治・経済・金融などの体制改革の面でより大きな実行力と勇気を持たなければならず、巨大で粘り強い努力を続ける必要がある。

【参考文献】

厲以寧、林毅夫、鄭永年他(2015)「読懂一帯一路」中信出版集団2015年11月

李曉・李俊久「“一帯一路”与中国地縁政治経済戦略的重構」『世界経済と政治』2015年第10期

SIPRI Military Expenditure Database

http://www.sipri.org/research/armaments/milex/milex_database/milex_database

李曉・李俊久(2014)「美元体系内の東亜権力転移：性質と前景」『世界経済と政治』2014年第11期

李曉・王倩(2011)「ポスト危機時代における国際通貨システム改革の目標」『経済学雑誌』第112巻第3号

中国人民銀行ウェブサイト<http://www.pbc.gov.cn/>

李義虎(2011)「中国在国际格局中的地位と選択」『国際政治研究』2001年第3期

李向陽(2014)「論海上絲綢之路的多元化合作机制」『世界経済と政治』2014年第11期

IMF(2015), World Economic Outlook Update: Slower Growth in Emerging Markets, a Gradual Pickup in Advanced Economies, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/update/02/>

習近平(2014)「謀求持久発展 共築亜太夢想——在亜太経合組織工商領導人峰会開幕式上的演講」『人民日報』2014年11月10日

温家宝「中国的發展和亜洲的振興」<http://www.fmprc.gov.cn/ce/ceindo/chn/rdht/dmhy/t86944.htm>

裴広江・王迪(2013)「堅定不移走和平發展道路 為實現中華民族偉大復興营造良好国际環境」(『人民日報』2013年11月22日)

陳琪・管伝靖(2014)「中国周辺外交の政策調整と新理念」『当代亜太』2014年第3期

商務部對外投資和經濟協力司(2014)「2013年度中国對外直接投資統計公報」
http://fdi.gov.cn/1800000121_33_4266_0_7.html

鄭蕾・劉志高(2015)「中国对“一帯一路”沿線直接投資空間格局」『地理科学進展』2015年第5期

施展(2015)「世界歴史視野下的“一帯一路”戰略」『俄羅斯研究』2015年第3期

The Economist Intelligence Unit, “Prospects and Challenges on China’s ‘One Belt, One Road’: A Risk Assessment”
port,
<http://static1.squarespace.com/static/529fcf02e4b0aa09f5b7ff67/t/554c49cee4b06fc215162cb4/1431062990726/One+Belt%2C+One+Road.pdf>(登録時間：2015年8月28日)

サミュエル・ハンティントン(2009)『文明的衝突与世界秩序的重建』(周琪ほか訳)北京新華出版社2009年

時殷弘「“一帯一路”:祈願審慎」(2015)『世界經濟与政治』2015年第7期

李曉(2015)「“一帯一路”戰略實施中的“印度困局”——中国企業投資印度的困境与对策」『国際經濟評論』2015年第5期

第Ⅱ部 「一帯一路」構想における交通インフラ計画

Ⅱ-1. 現代版シルクロード「一帯一路」構想とその展望

渡辺 紫乃
上智大学総合グローバル学部准教授

1. はじめに

中国の習近平国家主席は、2013年9月7日にカザフスタンの首都アスタナにあるナザルバエフ大学で講演を行い、中国が周辺諸国とともに「シルクロード経済圏（絲綢之路經濟帶）」を建設する戦略構想を発表した¹。また、10月3日に東南アジア諸国を歴訪中の習近平国家主席がインドネシアの国会で演説し、中国がASEAN諸国と海上協力を強化し、共同で「21世紀海上シルクロード（21世紀海上絲綢之路）」を建設することとアジアインフラ投資銀行（Asia Infrastructure Investment Bank: AIIB）を建設することを表明した²。陸の「シルクロード経済圏」は、中国から東南アジア、中央アジア、欧州までを鉄道で結ぶ「一帯」のことである。「21世紀海シルクロード」は、中国が東南アジアからインド、アラビア半島の沿岸部、アフリカの各地で港を整備し、その間を海路で結ぶ「一路」を指す。

以後、「シルクロード経済圏」と「21世紀海上シルクロード」の二つを建設する「一帯一路」構想は、中国内外の様々な場で議論されることになった。今日、この「一帯一路」構想は、中国の国家戦略であり³、中国外交の重点として位置づけられている。習近平政権下の中国では当面、「一帯一路」構想を軸に様々な政策が実行されるものと考えられる。そこで、本稿では、「一帯一路」構想の背景と実態、意味と国際秩序への影響を分析し、今後の課題を展望する。

2. 時代背景と習近平政権の外交戦略

今日、習近平政権が積極的に推進している「一帯一路」構想は、胡錦濤政権期に存在していた。経済学者の吳敬璉らが中国製品を周辺国のインフラ整備に使う経済政策として提案したが、胡錦濤国家主席と温家宝総理は中国が「経済覇権」を目指しているとの批判を受けることを恐れて、この提案を受け入れなかった⁴。その後、習近平国家主席の経済ブレーンである劉鶴がこの構想に注目し、共産党内で検討した際、北京大学教授の王緝思による中国の西方重視の発想も加味された。そして、2013年秋に「一帯一路」構想が現実のものとなった。習近平政権が2013年秋に「一帯一路」構想とAIIBの創設を表明した背景には、近年の中国を取り巻く国際環境の変化と習近平政権の外交戦略、中国の国内事情を踏まえる必要がある。

2.1. 国際環境の変化

中国の「一帯一路」構想の背景の一つは、国際環境が中国にとって有利な方向へ変化してきたことである。近年、中国の台頭により米国と中国の相対的な力関係に変化が生じ、米中の力の差が縮小してきている。特に、2008年9月のリーマンショックは、中国の台頭にいっそうの拍車をかけることになった。リーマンショック後、米国をはじめ世界経済は低迷した。そのうえ、米国が金融危機の発信源となったことは、米国の威信を傷つけた。

¹ 「習近平呼共建設“絲綢之路經濟體”（全文）」2013年9月7日、<http://news.sina.com.cn/c/2013-09-07/134628157661.shtml>（2016年2月21日アクセス）。

² 牟雪江「能源“新絲綢”——盤点絲綢之路經濟帶上能源合作亮点」『中国石油企業』2013年10月、36頁。

³ 孫久文・姚鵬「構建我国区域發展和全面對外開放的新格局」、孫久文・高志剛主編『絲綢之路經濟帶与区域經濟發展研究』经济管理出版社、2014年、1頁。

⁴ 「膨張經濟支える外交」読売新聞、2015年3月2日、朝刊、4頁。

一方で、リーマンショックは中国に自信を与えた。当時、中国はいち早く11月に4兆元(約56兆円)の大型景気刺激策を発動し、内陸部を中心にインフラ整備を行うことで国内需要を創出した。中国は、この巨額の景気刺激策が世界経済の一層の落ち込みを防ぐことに貢献したと考えたとともに、超大国である米国の経済モデルが絶対的なものではないことを実感し、自国のやり方に自信を持つようになった。

そのうえ、2010年に中国の米ドルベースの国内総生産(GDP)が5兆9,496億ドルとなり、日本の5兆4,954億ドルを追い抜かして世界第2位の経済大国となった。2010年の中国と日本のGDPの差は4,542億ドルであったが、その後日本経済が伸び悩むなかで、中国は比較的高い経済成長率を維持している。2014年の中国のGDPは10兆3,804億ドルとなり、日本のGDP(4兆6,163億ドル)の2.2倍以上になった。

同時に、世界第1位の経済大国である米国と中国のGDPの差も縮小している。2010年の米国のGDPは14兆9,644億ドルで、中国の約2.5倍であった。しかし、2014年の米国のGDPは17兆4,189億ドルで中国の約1.7倍になった。別の言い方をすれば、中国経済は米国経済の6割程度の大きさに迫ってきた。経済力はパワーの源であり、政治や外交、その他様々な分野での影響力になりうるため、米国と中国の経済力の差が縮小してきていることは注目すべきである。

さらに、米国のオバマ政権の外交政策とオバマ大統領のリーダーシップの在り方も中国が「一帯一路」構想を推進する材料になった。中国は、2012年から本格化したオバマ政権のアジアに軸足を置いた「リバランス政策」を対中封じ込め政策とみなして、強く警戒している。他方、「世界の警察官」の立場を放棄したオバマ政権のシリアや「イスラム国」への対応にみられる弱腰の外交姿勢は、中国の強硬な外交姿勢を招いたとする見方もある⁵。しかも、オバマ政権の任期は2017年1月に迫り、レーム・ダック化している。米国は、2016年11月の大統領選挙を控えて内向きとなり、大胆な政策をとりにくくなっている。もはや2011年7月にクリントン國務長官が中央アジアに対して「新シルクロード」計画を提唱した頃の米国ではない。

第二に、ロシアの経済的な低迷と国際社会からの孤立が進む中で、中国はロシアとの関係を強化している。ロシア経済は、原油と天然ガスの輸出に依存する構造であるため、エネルギー価格と輸出先の経済状況に大きく左右される。エネルギー資源の主要な輸出先であるヨーロッパの経済低迷の影響を受け、ロシア経済は2013年の時点で低迷していた。

そのうえ、ロシアは2014年3月18日にクリミア共和国とセバストポリ市をロシア連邦の行政単位として編入したことで、国際社会からの批判を招いた。3月27日の国連総会ではクリミアの住民投票を無効とする決議案が採択(賛成100、反対11、棄権(中国も含む)58)され、国際社会はロシアへの制裁を科した。

しかしながら、中国はロシアに対する制裁には参加せず、ロシアとの関係を強化している。2014年5月にプーチン大統領が訪中した際、ロシアは2018年から30年間にわたり中国に総額で4,000億ドルを超える天然ガスを供給することになった。過去10年以上にわたって供給価格が折り合わずに契約交渉が難航していたにもかかわらず、この時に合意されたのは、欧米諸国がクリミア編入後ロシアからのエネルギー資源の輸入を控えたことで、ロシアはエネルギー資源の輸出先を拡大する必要性に迫られていたためであった⁶。さらに、2014年からの原油価格急落は、ロシア経済にいっそう深刻な影響を及ぼしている。

このように、中国はロシアが国際的に追い込まれているタイミングを見計らったかのように、ロシアの石油・天然ガスの対中輸出の合意をとりつけ、ロシアとの協力関係を従来以上に強化した。従来、ロシアは「裏庭」である中央アジアに他国が干渉することに対して非常に神経質になっていた。ロシアは、窮地に追い込まれているときに手を差し伸べた中国が、積極的に中央アジアに進出することに対してどこまで強気に出ることができるのか、注目に値する。

第三に、国際社会における「新興国」や開発途上国の発言力が強まっていることも「一帯一路」構想の重要な背景である。今日、グローバルな課題の多くは、G7を中心とする先進国だけで話し合っても解決できない。リーマンショックが起きた2008年の11月に20の国・地域の首脳が集まるG20首脳会議が初めて開催されて以来、新興

⁵ 例えば、三船恵美『中国外交戦略—その根底にあるもの』講談社選書メチエ、2016年。

⁶ 広瀬陽子「最近の中露関係——ロシアの脱欧入亜と両国のライバルリティ」2014年7月22日、<http://synodos.jp/international/9760/2> (2015年1月31日アクセス)。

国や開発途上国も含めた対話の場が重要になっている⁷。従来から開発途上国の代表を自認してきた中国は、他の新興国や開発途上国とともに、国際社会でますます大きな役割を果たそうとしている。

そのうえ、新興国や開発途上国のなかには、国際社会あり方に不満であったり、改革を支持している国がある。例えば、アジアへのインフラ投資資金の不足である。アジア開発銀行（ADB）とADB研究所の試算によると、アジアでは2010年から2020年までの11年間で約8.0兆ドルものインフラニーズが起これと予想した⁸。しかし、実際に世界銀行とADBが提供しているのは1年間に数百ドル程度である。こうした資金不足に加え、世銀やADBなどの既存の国際金融機関の運営の仕方、融資までの意思決定の遅さ、審査手続きの複雑さなど、借り手から問題視されている。

とはいえ、こうした現状を改革するのは難しい。その典型的な例が、2010年に合意されたIMF改革である。当時、日本や米国などの先進国の出資比率の一部を新興国に移転するといった組織改革が合意されたにもかかわらず、この改革案は米国議会の反対で5年間棚上げされた。結局、2015年12月になって米国議会が改革案を承認した。今日の国際社会では、新興国あるいは途上国の立場が従来以上に強くなっており、その結果として、発言力も高まっている。開発途上国の代表を自任してきた中国にとって、「一帯一路」構想やAIIB創設を表明するのに好都合な環境が出現したといえる。

2.2. 習近平政権の外交戦略の転換

以上のような国際環境の変化を受けて、習近平政権になって中国の外交戦略も従来とは変わってきた。特に、中国の周辺諸国との外交である周辺外交とアジアを重視する姿勢が目立っている。そして、「一帯一路」構想の推進もその一環として位置づけられている。

習近平政権は、2013年から2014年に開催された一連の会議で、従来以上に周辺諸国との関係の強化を強調しており、周辺外交重視の姿勢を強めている。2013年10月24、25日には、中国で初めての周辺外交工作座談会が北京で開催された。この座談会は、今後5年から10年の周辺外交の戦略目標、基本方針、全体的配置を確定し、周辺外交が直面する重要問題に関する考え方と実施の方策を明確にすることが目的であった。

習近平国家主席は、重要講話で、中国が周辺外交を推進し、中国の発展のための良好な周辺環境を勝ち取ることで、中国の発展をより多くの周辺諸国に恩恵とし、共同发展を実現すると語り、周辺外交の重要性を強調した⁹。また、周辺外交の基本方針は周辺諸国との善隣友好関係を発展させるにあたり、シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードを建設することに言及した¹⁰。

2014年5月20、21日には上海でアジア相互協力信頼醸成措置会議（CICA）の首脳会議が開催された。CICAはカザフスタンのナザルバエフ大統領が国連総会で呼びかけたことで1992年10月に設立された組織であり、アジアの平和や安定、多国間の信頼関係醸成を目指している。中国は、発足時からメンバーであったが、2014年から2016年までの期間、初めて議長国を務めることになり、上海での首脳会議開催となった¹¹。習近平は5月21日の首脳会議で、中国がアジア地域の安全保障と協力の新しい枠組みを構築すること、中国の平和的発展はアジアから始まり、アジアを拠り所とし、アジアに幸福をもたらすことなど、アジア重視の姿勢を強調した¹²。

同年11月9日から12日まで北京で開催された中国共産党第18期中央委員会第三回全体会議（三中全会）においても、開放型経済体制を構築するうえで、周辺国家や地域との相互につながるインフラの建設を加速し、シル

⁷ G20とは、G7に加え、ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカのBRICS諸国、メキシコ、韓国、オーストラリア、インドネシア、サウジアラビア、トルコ、アルゼンチン、そしてEUからなる。

⁸ Asia Development Bank and Asia Development Bank Institute, *Infrastructure for a Seamless Asia*, 2009, p.167.

<http://adb.org/sites/default/files/pub/2009/2009.08.31.book.infrastructure.seamless.asia.pdf> (2016年2月20日アクセス)。

⁹ 「習近平在周辺外交工作座談会上發表重要講話強調：為我國發展爭取良好周邊環境」人民網、

<http://www.zgdsw.org.cn/n/2013/1028/c218988-23347295.html>。

¹⁰ 「習近平総書記、周辺外交活動座談会で重要演説」2013年10月26日、<http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1094363.htm> (2016年2月16日アクセス)。

¹¹ CICAの詳細については「＜図解＞アジア相互協力信頼醸成措置会議とは？」人民網日本語版、

<http://j.people.com.cn/n/2014/0521/c94474-8730484.html>。4年に1度、2年ごとに首脳会議と外相会議が開催される。

¹² 「CICA首脳会議開催 習近平主席がアジアの安全保障観を提唱」人民網日本語版、

<http://j.people.com.cn/n/2014/0522/c94474-8731026.html>。

クロード経済圏と海上シルクロードの建設を促進し、全方位に開放された新しい構造を形成することが明確にされた¹³。三中全会の決定は、指導者層が今後5年から10年の施政方針と業務上の重点として依拠するものである。

さらに、同時期(11月10、11日)に中国が議長国として北京で開催したAPECにおいても、中国は主要議題のインフラ整備の強化に関して、シルクロード経済圏構想やシルクロード基金、AIIBの重要性をアピールした¹⁴。同月28、29日には北京で中央外事小作会議が2006年以来8年ぶりに開催された。この会議は、国際情勢と中国の外部環境の変化を分析し、新しい情勢下での中国の対外工作の指導思想、基本原則、戦略目標、主要任務を明確にすることが目的であった¹⁵。習近平は、外交戦略の中で周辺外交に一番先に言及し、周辺地域との運命共同体を作ることを表明した¹⁶。

このように、中国は、2013年から2014年に開催された一連の会議で外交の重点を従来の大国外交から周辺外交に移したことを内外にアピールするとともに、「一带一路」構想の推進を表明し続けた。そして、2015年になると、「一带一路」は、中国外交の重点となった。2015年3月8日、王毅外相が開いた記者会見で、今年の中国外交のキーワードを問われた王氏は、中国外交の「重点は一带一路の全面的な推進だ」と語った¹⁷。同年10月に開催された中国共産党第18期第5回中央委員会全体会議(5中全会)では、「一带一路」構想が2016年から2020年までの第13期5ヵ年計画に盛り込まれた。

2.3. 中国の国内事情

中国を取り巻く国際環境の変化と中国外交の重点の変化とともに、中国の国内事情も「一带一路」構想の重要な背景である。第一に、中国経済の伸び悩みである。近年、中国の経済成長率は他国と比較すれば依然として高いものの、確実に減速している。2010年の中国の実質GDP成長率は10.4%であったが、その後は2011年に9.3%、2012年と2013年はともに7.7%であったが¹⁸、2014年は成長率の目標値が7.5%から7%前後に引き下げられた挙句、6.9%とついに7%を下回った¹⁹。

この背景には、中国の輸出の伸び悩みがある。従来、中国は安価で質の高い労働力と資源・エネルギーを大量に投入して沿海部で生産する労働集約型製品の輸出を頼りとしてきた。しかし、2008年9月のリーマンショックによる世界経済の低迷の結果、先進国、特に欧米の市場が縮小した。また、人民元レートの切り上げと人件費をはじめとするコストの上昇により、中国の労働集約型産業は競争力を失いつつある。「世界の工場」としての中国の役割は限界にきている。

中国が今後も高い経済成長を維持するためには、過剰生産能力の解消、内需、特に個人消費の拡大、消費・投資・輸出のバランスがとれた内需主導型の経済成長モデルへ移行する必要がある。しかし、経済成長モデルの移行は簡単ではない。一方で、海外で需要を創出すれば、輸出を拡大できる。相対的に賃金の安い内陸部に移転したり、西北部の対外開放をいっそう進めて中央アジア諸国に生産拠点を移転することができれば、コストの低下にもつながる。同時に、中国国内の産業の高度化を進めれば、国際的な分業体制において中国の地位向上も可能になる²⁰。

第二に、中国では近年、これまでの目覚ましい経済成長の副作用とも言うべき様々な問題が目立つようになった。なかでも特に深刻な問題が格差である。中国の沿海部は改革開放政策の恩恵を受けて経済発展が進んだのに対し、内陸部はまだ発展途上にあり、地域間格差は深刻である。また、同じ地域であっても、都市と農村では人々の生活水準に大きな差がある。さらに、56の民族からなる多民族国家の中国では、人口の9割以上を占める

¹³ 「7. 開放型経済新体制の構築」第18期三中全会決定(全訳)、
http://www.spc.jst.go.jp/policy/national_policy/183conf/chapter07.html (2016年2月21日アクセス)。

¹⁴ 「アジア経済圏 中国先手 APEC 閉幕 FTA・投資銀 成果を誇示」読売新聞、2014年11月12日。

¹⁵ 「習近平出席中央外事工作会議並発表重要講話」2014年11月29日、
http://news.xinhuanet.com/politics/2014-11/29/c_11113457723.htm。

¹⁶ 高木誠一郎「中央外事工作会議と中国の対外姿勢」『東亜』2015年1月号、3頁。

¹⁷ 「(全人代 2015) 中国、シルクロード構想推進」朝日新聞、2015年3月12日、朝刊、11頁。

¹⁸ 中国統計局編『中国統計年鑑 2014』中国統計出版社、2014年、53頁。

¹⁹ 「中国経済にデフレの影 成長率が名実逆転」日本経済新聞、2016年1月20日、朝刊。

²⁰ 田中修「中国経済の現状と今後の展望」『ワセダアジアレビュー』No. 16、2014年、33頁。

漢民族とウイグル族やチベット族などの一部の少数民族の間には収入格差が目立つ。特に、中央アジアに近い新疆ウイグル自治区ではウイグル族が、インドとの国境に近いチベット自治区にはチベット族が多く暮らしている。

このような国内での深刻な格差をはじめとする問題にどう対処していくかは、今の中国政府にとっては非常に重要な課題である。中国にとって、内陸部や新疆ウイグル自治区などの西北部で対外開放を進める「一帯一路」構想は、発展に取り残された中国国内の地域の発展を促進するためにも有効な政策だといえる。

第三に、中国のエネルギー安全保障の強化も重要な課題になっている。中国は1970年代から石油輸出国として外貨を獲得してきたが、急速な経済成長により、1993年から石油の純輸入国となった。今日では石油を輸入に依存している。特に、輸入される石油の約8割はマラッカ海峡やロンボク海峡経由の海上輸送である²¹。そのため、中国が石油・天然ガス資源が豊富な中央アジアとの関係を強化し、パイプラインの建設によって陸路で中央アジア諸国から石油・天然ガスの輸入を増やすことができれば、輸入元・ルートの多元化と海上輸送のリスクの軽減につながる。中国が中央アジア諸国でエネルギー関連施設やインフラを建設することは、中国にとってエネルギー資源の安定供給に直結する。「一帯一路」構想は、中国のエネルギー安全保障を強化するために、不可欠である²²。

3. 「一帯一路」構想の実態

3.1. 構想の概要

2015年3月28日、中国の国家発展改革委員会、外交部、商務部が合同で「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を推進するビジョンと行動」（以下、「ビジョンと行動」）を発表したことで、「一帯一路」の概要がある程度明らかになった²³。そこで、以下では『ビジョンと行動』の記述をもとに、「一帯一路」構想の概要を簡単に紹介する。

まず、「一帯一路」建設の基本的な原則として、「協議・共同建設・共有の原則を堅持」が挙げられ、沿線国の発展戦略の相互連結を積極的に推進するものでなければならないことが強調された。そして、「一帯一路」の共同建設は、「アジア・欧州・アフリカ大陸と付近の海洋の相互連結を実現し、沿線各国の相互連結パートナーシップを構築・強化し、全方向・マルチレベル・複合型の相互連結ネットワークを打ち立て、沿線各国の多元的・自主的・均衡的・持続可能な発展を実現する」ことを目的とする。そして、中国政府は、「平和協力、開放・包容、相互学習、相互利益・ウィンウィン」を「一帯一路」の共同建設の理念に掲げ、「政治の相互信頼、経済の融合、文化の包摂」を実現する「利益共同体・運命共同体・責任共同体の構築」を提唱した。

シルクロード経済ベルトでは、①中国から中央アジア、ロシアを経て欧州（バルト海）まで、②中国から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海まで、③中国から東南アジア、南アジア、インド洋までの3つのルートを重点的に発展させる計画である。陸上では、中国だけでなく国境を越えた交通の大動脈を建設する。21世紀海上シルクロードでは、①中国沿岸の港から南シナ海を経てインド洋、さらには欧州まで、②中国沿岸の港から南シナ海を経て南太平洋までの2つのルートを重視し、重点港をノードとして、円滑で安全で効率的な運輸の大動脈を共同で建設する。

「一帯一路」構想における協力の重点は、2013年9月に習近平国家主席が最初にシルクロード経済圏構想を発表したときにも強調されていたとおり、「政策目的の意思疎通」、「相互連結」、「貿易円滑化」、「資金融通」、「人々の相互理解」の5つである。そして、既存の二国間・多国間の協力メカニズムの強化により「一帯一路」を推進する。多国間協力メカニズムの具体例としては、上海協力機構（SCO）やASEAN・中国のASEAN+1、アジア太平洋経済協力会議（APEC）、アジア欧州会議（ASEM）、アジア協力対話（ACD）、アジア信頼醸成措置会議（CICA）、中国・アラブ諸国協力フォーラム、中国・湾岸協力会議戦略対話、大メコン圏（GMS）経済協力、中央アジア地域経済協力（CAREC）が挙げられている。また、博鰲（ボアオ）アジアフォーラム、中国・ASEAN博覧会、中国・ユーラシア博覧会、ユーラシア経済フォーラム、中国国際投資貿易商談、中国・南アジア博覧会、中国・アラブ諸国博覧会、

²¹ 東西貿易通信社編『中国の石油産業と石油化学工業 2013 年版』東西貿易通信社、2014 年、70 頁。

²² 白永秀・王頌吉「絲綢之路經濟帶的縱深背景与地緣戰略」2014 年第 3 期、72 頁。

²³ 詳細については <http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1250235.htm> (2016 年 1 月 1 日参照)。

中国西部国際博覧会、中国・ロシア博覧会など、中国と沿線諸国や沿線地域とで開催されてきた各種フォーラムが列挙されている。

最後に、中国政府は、「一带一路」の建設は開放的で包括的なものであり、世界の各国と国際・地域組織の積極的な参加を歓迎するとしている。そして、「一带一路」の共同建設の手段は「目標の協調と政策の意志疎通」が主であり、一致を追求するものではなく、高い柔軟性と弾性を備え、多元的に開放された協力プロセスであることを強調している。同時に、中国は、「一带一路」の協力の内容と方式を沿線国とともに充実させていくこと、アジェンダとロードマップを共同で制定し、沿線国の発展と地域協力計画と合ったものにする意欲があると記している。「一带一路」構想が中国による一方的なものでない点を強調したい中国の姿勢が読み取れる。

3.2. 中国国内の実施体制

中国国内で「一带一路」構想に関与している組織は多い。以下では、代表的なものについて簡単に説明しておく。まず、「一带一路」構想を推進するうえでの中国共産党内の政策調整機関として、「一带一路」建設工作指導小組がある。「一带一路」建設工作指導小組は習近平国家主席が組長を務める中央全面深化改革小組の指導下にあるという。小組は、特定のテーマに関する政策を調整する共産党内部の非常に重要な会議の場であり、ここで決まったことは政府部門で政策決定をするときに強い意向として尊重されるため、「一带一路」構想において重要な役割を果たすと考えられる。

「一带一路」建設工作指導小組の組長は、経済担当の張高麗筆頭副首相が務めており、副組長は王滬寧党中央政策研究室主任、汪洋副首相、楊晶國務院秘書長、楊潔篪國務委員の4人が選出された²⁴。特に、「一带一路」構想大きく関わっているとされるのが王滬寧である。王滬寧は、上海の復旦大学で国際政治学の教授であったが、1980年代に上海市党委員会書記などを経験した江沢民に見いだされ、江沢民によって95年に党中央政策研究室の政治組組長に抜擢された²⁵。その後、2002年に同室主任となり²⁶、2012年には中央政治局委員に選出された。江沢民政権期から胡錦濤政権を経て習近平政権の今日に至るまで一貫して「中南海一のブレーン」として、政策決定に影響を及ぼす立場にある。

2015年2月1日に初会議が開催され、劉鶴党中央財形指導小組弁公室主任、何立峰党中央財形指導小組弁公室主任、党中央外事工作指導小組の宋濤筆頭副主任（経済、外交、軍、公安などの広範な関係部門の調整役）も参加したとされる。この小組の事務局主任は、何立峰国家發展改革委員会副主任である。

國務院で「一带一路」に関わる組織としては、「一带一路」に関する専門領域を主管する組織も重要である。上述の「ビジョンと行動」は、2015年3月に国家發展改革委員会、外交部、商務部が合同で発表したものであるため、「一带一路」構想では、國務院の中ではこれらの3省庁が最も中心的存在である。国家發展改革委員会は、中国政府の様々な省庁の中で最も重要な省庁だとも言われている組織であり、「一带一路」に関連する活動の中心となる事務局は国家發展改革委員会の内部におかれている。

外交部は、日本の外務省に相当し、外交を担当している官庁である。「一带一路」構想の対外的な側面は外交部が関与することになる。商務部は、日本の経済産業省に相当する役所である。中国では対外援助も商務部の管轄であるため、「一带一路」構想では重要な役割を果たす組織である。また、財政部は、日本の財務省に相当する組織であるが、財務省ほどの権限はない。AIIBは財政部長の楼継偉の発想だとされる。財政部がAIIB設立業務を担当しており、AIIBは設立後も財政部の所管である²⁷。

3.3. 「一带一路」構想の主要な財源

「一带一路」構想は多額の資金が必要であり、財源も複数ある。日本ではあまり注目されてこなかったが、中国にとって最も重要な財源は、2014年12月に中国が出資金400億ドル（約5兆円）を拠出して発足させた「シルクロ

²⁴ 「中国の「一带一路」指導部の人事確定とシンガポール紙」SPC デイリーチャイナ（2015年4月の記事）、
<https://www.spc.jst.go.jp/spcdaily/201504.html71192263.html>（2016年2月21日アクセス）。

²⁵ 「頭脳集団から新発想 学者・軍人登用、世代またぎ育てる」朝日新聞、2013年7月12日。

²⁶ 西村豪太『米中経済戦争 AIIB 対 TPP——日本に残された大逆転のチャンス』東洋経済新報社、2015年、148頁。

²⁷ 関根栄一「中国政府によるアジアインフラ投資銀行設立の狙いと今後の展望」季刊中国資本市場研究 2015 Winter、69頁。

ド基金」である。「一帯一路」構想を実施するための独自の基金であり、中国独自の判断で投資先を決定することができる。

出資金400億ドルの内訳は、江原規由によれば、外貨準備が65%、中国輸出入銀行が15%、中国政府系ファンドの中国投資有限責任公司(CIC)が15%、国家開発銀行が5%である²⁸。シルクロード基金は、外貨準備を管理している中央銀行である中国人民銀行の傘下にある。中国の周辺地域の鉄道、パイプライン、通信などのインフラ整備を行うとされる。

2015年4月20日、シルクロード基金は、第一号案件としてパキスタンのカロット水力発電所の建設へ投資する決定をしたと人民銀行が発表した。電力会社の三峡集団、中国輸出入銀行、国家開発銀行、世界銀行グループの国際金融公社(IFC)もこの案件に関わっているとされ、シルクロード基金単独の投資ではない²⁹。総投資額は16億5,000万ドルで、2015年末に着工し、2020年の稼働を予定している。シルクロード基金が建設から運営まで一貫して請け負い、運営期間は30年である³⁰。

「一帯一路」構想の財源は中国国内の組織にとどまらない。なかでも特に重要な財源は、AIIBである。先述の通り、AIIBは2013年10月に提唱されて以来、中国が主導的な役割を果たして設立に至った国際開発金融機関であるうえ、できるだけ多くの国が参加するよう中国が積極的な外交を展開したことから、国際社会の注目を集めた。

もともと、中国は2009年から国際金融機関での発言力の向上を目指していたとされる。中国の財政部が日本にAIIBの構想を初めて伝えたのは2010年で、当初イメージしていたのは中央アジアを対象に欧州投資銀行(EIB)のような「アジア投資銀行(AIB)」を作ることであった³¹。当時、IMFでの中国の出資比率の引き上げも含む改革案が米国議会の承認が得られずに停滞していたことに、中国は不満を抱いていた。

中国での設立準備グループのトップには金立群が任命された。金立群は、中国財政部副部長(次官に相当)、ADBの副総裁、中国投資有限責任会社の監事長(監査役会長に相当)を経験し、国際金融の専門家である。金立群はAIIB設立に賛成した国々との多国間協議を重ねた³²。2014年10月24日に北京でAIIBの設立覚書(the Memorandum of Understanding)が21カ国によって調印された。

その後、加盟の意思を表明した国の間で設立協定についての交渉が行われた。2015年3月末までに加盟の意思を表明した57カ国が創設メンバーとなった。その内訳は、アジア太平洋地域の21カ国、旧ソ連の7カ国、中東9カ国で域内メンバーが37カ国、欧州の17カ国と米州のブラジル、アフリカではエジプトと南アの2カ国の域外メンバーが20カ国であった。このメンバー国が6月29日に設立協定を調印した。

AIIBが正式に発足するためには設立協定の批准国が10カ国以上であり、批准した国の出資比率が全体の50%となる必要があった。12月25日、批准済みの国が17カ国に達し、出資比率も50%を超えたため、設立に必要な条件が整い正式に発足した。中国の楼繼偉財政部長は同日の声明で、「国際経済の統治システムの改革の過程で道しるべとなる重大な意義がある」と語った³³。

AIIBは2016年1月16日に北京の釣魚台迎賓館で開業式典を開催し、正式に開業した。資本金は1,000億ドル、本部は北京、500人規模でスタートした。初代総裁は金立群元中国財政次官が就任した。中国は最大の297.8億ドルを出資することになり、以下、第2位の出資国がインド、第3がロシアである。中国が議決権の約26%を保有するため、75%以上の賛成が必要となる重要案件では事実上の拒否権を持つ。中国は資本金の約3割を負担することとは別に、「特別基金」として5,000万ドル(約60億円)を拠出することを発表した³⁴。AIIBは債券を発行することで資金を調達するが、最高格付を取得できそうになかったことから格付取得を断念したといわれる。調達コストが高いと、借り手が負担する金利も高くなることが予想される。ADBは67の国と地域が参加しているため、現時点でも

²⁸ 江原規由『中国の新たな発展戦略―「一帯一路」発展戦略と「伙伴关系」の構築』、『Think Asia―アジア理解講座』第6回講演記録、霞山会、2015年7月10日、45頁。

²⁹ 西村、153頁。

³⁰ 「中国、「シルクロード基金」で初投資 パキスタンに」日本経済新聞(電子版)、2015年4月21日。

³¹ 西村、54-55頁。

³² 関根、69頁。

³³ 「アジア投資銀が正式発足」日本経済新聞(電子版)、2015年12月26日。

³⁴ 「中国、新秩序へ足がかり アジア投資銀開業、57カ国参加」『日経新聞』2016年1月17日、朝刊、4頁。

AIIBはADBにほぼ匹敵する加盟国を有する国際金融機関となった。なお、2016年1月現在、約30カ国が追加で加盟する希望を持っているとされる³⁵。

2月5日、AIIBの副総裁に5人が就任することが決まった。そのうち、英国のダニー・アレクサンダー氏が組織運営担当、ドイツからは世界銀行副総裁のヨアヒム・フォン・アムスバーグ氏が政策・戦略担当、韓国産業銀行会長の洪起沢氏がリスク管理担当の副総裁となり、他にインドとインドネシアから各1名が就任する³⁶。第一号の融資案件は2016年の春から夏に実施され、世界銀行などとの協調融資となる模様である³⁷。初年度の融資規模は15億から20億ドルで、今後5～6年の年平均融資規模は100億から150億ドルを見込むという³⁸。

「一带一路」構想の財源としては、中国の政府系金融機関である中国輸出入銀行と国家開発銀行も重要な役割を果たすと考えられる。中国輸出入銀行は1994年に設立された政府系金融機関であり、日本の円借款に相当する中国の人民元建ての優遇借款の貸付を担当している組織である。「一带一路」構想に関する海外でのインフラ建設が援助性のものである場合、中国輸出入銀行が対外援助の一環として借款を提供すると考えられる。国家開発銀行は、インフラ整備などに使うための資金を長期間にわたって貸出す。貸付先は中国国内に限らず、海外の案件にも積極的である。なお、中国政府は、国家開発銀行による貸付を対外援助に計上していない。

以上のように、中国は「一带一路」構想を実施するにあたって、複数の財源がある。AIIBは現時点で57カ国が参加している国際機関である以上、中国が単独で意思決定することはできないが、重要案件については拒否権を持っている。これらの財源の間でどのように「一带一路」に関連する案件が割り振られるのかは不透明である。

4. 「一带一路」構想の意味

4.1. 既存の枠組みとの関係

「一带一路」構想の対象となる中国の周辺地域においては、既存の枠組みが複数存在している。中国は、「一带一路」構想を推進するにあたり、既存の枠組みをどのようにとらえているのだろうか。

中国が「一带一路」構想を推進するにあたって、既存の枠組みを主要な障害として警戒する見方が多い。例えば、袁新濤は、米国の「新シルクロード戦略」とTPP、ロシアのユーラシア経済連合、日本のシルクロード外交を、中国が「一带一路」構想を推進するにあたっての挑戦だとみなしている³⁹。

袁によれば、2011年7月にヒラリー国務長官が提唱した米国の「新シルクロード戦略」は、米国が中央アジア地域で豊富な石油・天然ガス資源を支配し、米国主導の新しい秩序を構築するものである。また、中国はTPPが求める基準での自由化を進めることはできないため、TPPは中国がアジア太平洋地域の経済協力枠組みに参加することを制限し、中国の影響力の弱めるためものだという。

2011年10月にプーチン首相が提起し、2015年1月1日よりロシア、カザフスタン、ベラルーシの3国で発足したユーラシア経済連合は、国際システムの中でロシアが強大な一極となり、米国やEU、中国と対等な存在として振る舞う意図の表れだとみている。

さらに、1997年に橋本龍太郎首相が提唱して以来の日本の「シルクロード外交」については、中国の近隣地域で「親日国家」を養成し、中央アジア・コーカサス地域に足場を確保することで、中国の石油と天然ガス資源の開発と輸入を牽制し、中国経済の発展の速度を遅らせるものだという。袁は、日本は米国の「アジア回帰」戦略の追い風に乗って、中央アジアだけでなく南シナ海においてもベトナムやフィリピン、インドを味方につけて中国を封じ込める存在であるとして、日本を警戒している⁴⁰。

孫久文・高志剛も、米国はアフガニスタンを枢軸として、石油天然ガス資源が豊富な中央アジア、西アジア地域とインド、東南アジアとつながり、地域の地政学、経済的な構造を作ろうとしているとみている。中国が「シルクロ

³⁵ 同上。

³⁶ 「アジア投資銀 副総裁を5カ国から起用」日本経済新聞、2016年2月6日、朝刊。

³⁷ 西村、179頁。

³⁸ 「アジア投資銀、56カ国署名 初年度融資 20億ドル規模」『日経新聞(電子版)』2015年12月9日、http://www.nikkei.com/article/DGXLASGM09H4D_Z01C15A2FF2000/ (2016年1月17日アクセス)。

³⁹ 袁新濤「“一带一路”建設の国家戦略分析」『理論月刊』2014年第11期、7-8頁。

⁴⁰ 同上、7-8頁。

ド経済圏」を建設して中央アジアとの地域経済協力を推進することは、米国の「新シルクロード戦略」に対する挑戦だと論じている。中国は中央アジアとのエネルギー協力を深めることにより、ロシアによる中央アジアのエネルギー輸出の支配を打破することができ、ロシアに対しても経済と安全保障の面で主導的な役割をは果たせると主張している⁴¹。

また、中国の「一帯一路」構想を環太平洋経済連携協定(TPP)と包括的貿易投資協定(TTIP)などの既存の地域協定への対抗策とする見方もある。申現傑と肖金成は、TPPと中国の重要な輸出市場であり投資資金の供給源であるEUと米国間のTTIPを中国の当該地域での影響力を弱めるものと分析している。というのも、中国がTPPに参加することは現時点では困難である。一方で、米国・EU・日本は、経済貿易協定の締結を通して、政治経済面での優位を保っている。このままでは、中国は国際貿易や投資の新しい規則の制定に参加する機会を失い、周辺国家や世界経済に対する中国の影響力を弱めてしまう。そこで、中国は、「一帯一路」構想による新しい地域協力モデルを推進することで、全方位での対外開放と国際協力の新しい枠組を構築し、米国のTPPとTTIPがもたらす挑戦に対応すると論じている⁴²。

中国の「一帯一路」構想が何をもたらすかをめぐっても議論がある。申現傑と肖金成によれば、「一帯一路」構想には3つの戦略的意味がある。第一に、中国は、資金、技術、人材、産業などの分野の優勢を発揮したり貿易を行うことによる、他の地域、特にヨーロッパ、東南アジア、南アジアとの協力関係の強化である。第二に、中国が国際・地域協力においてより積極的な役割を果たすことである。シルクロード沿線の地域と国家間の利益共同体の形成を促進し、新しい国際戦略枠組みを提供する。製造業やインフラ建設などの分野では中国の生産能力を生かせる。貿易と投資においても、二国間投資貿易協定に依拠し、沿線の周辺諸国による輸入と投資を拡大し、周辺諸国の商品が中国市場に参入することを積極的に奨励する⁴³。第三に、中国の開放型経済の質の向上である。「一帯一路」構想を通じて、中国の内陸部と沿海地域で開始の利用が一層進むようにする。中国の企業と個人が対外投資を拡大し、労働集約型産業の国外への移転を推進し、グローバルな範囲で資源と産業の配置と利用を可能にする。さらに、中国と沿線諸国との貿易投資協定は、中国が他国との貿易摩擦を回避し、二国間あるいは地域協定により安全保障協力メカニズムを形成し、中国が海と陸の両方で対外経済貿易の安全と安定を確保し、政治経済の影響力を高める⁴⁴。

「一帯一路」構想は、中国が新しい地域協力枠組みを提唱することで、国際社会でのルール作りに積極的に関与したいという中国の意図の表れでもある。実際、中国は「ビジョンと行動」の中で、「一帯一路」の共同建設の理念として、開放と包容、つまり、ごく一部のメンバーに限定するのではなく、参加したい国を受け入れる開放的な構想であると強調していることから、参加国として限定されたメンバー間での自由貿易を推進するTPPへの対抗姿勢が読み取れる。また、中国が他国に対して一方的に何かを押し付けるのではなく相互に学び合うということ、中国の1人勝ちではなく中国も相手国も双方が利益を得ること、中国が周辺諸国とともに利益、運命、責任を共有する共同体を形成することを強調している点は、中国の新しい地域協力の性質を示唆している。

4.2. 国際秩序に与える影響

では、中国の「一帯一路」構想は、既存の国際秩序にどのような影響を及ぼすのだろうか。北京大学の王緝思によれば、今日の中国では、国際秩序にいかに向き合うべきかをめぐって、主に3つの見解に分かれている⁴⁵。一つ目は、既存の米国主導の国際秩序に対して、「別起炉灶(別に一家を築くこと)」、すなわち、米国の覇権から脱却する新しい秩序を将来的には築くべきであるという議論である。ただし、当面は既存の国際秩序に従うのであって、今すぐにやるわけではない。中国が強大になった段階で新秩序の構築を行い、将来的には米国主導の秩序と中国主導の新秩序の併存を望む立場である。二つ目は、中国は既存の国際秩序に溶け込み、その中であって国際規則の制定に関わるべきだとして、現状維持国の立場を強調する穏健派の見方である。そして、三つ目は、

⁴¹ 孫久文・姚鵬、5頁。

⁴² 申現傑・肖金成「国際区域経済合作新形勢と我国“一帯一路”合作戦略」『宏観経済研究』2014年第11期、32-33頁。

⁴³ 同上、33頁。

⁴⁴ 同上、35頁。

⁴⁵ 王緝思「“同一個世界、同一個夢想”——中国与国際秩序」『中国国際戦略評論 2015』1-2頁。

中国の現在の実力では既存の国際秩序と米国の覇権に挑戦するには不十分であるため、当面は臥薪嘗胆、韜光養晦⁴⁶路線を継続するべきであるが、十分な実力を備えた後は、米国にとって代わるべきだという中国覇権論者である。いずれにせよ、これらの見方はすべて、現時点では、中国は既存の国際秩序に溶け込むことを示唆している。

近年、中国では、今後の国際秩序戦略にAIIBを関連づける議論が出てきている。例えば、龐中英は、中国はまず既存の国際制度に全面的に溶け込み、やがて中国が既存の制度の改革を促すことができる地位に到達したら、既存の国際制度が21世紀の世界の現実に適応するように改革を推進すべきだと主張している。龐によれば、今の世界は新しい機構を必要としており、AIIBのような新しい機構を中国が設立することは、グローバル・ガバナンスの改革を促すことになると評価している⁴⁷。これらの機構は現行の機構と併存すべきであるが、新しい機構が最終的には現行の機構に取って代わる可能性を排除していない。ただし、龐は、AIIBに関して、世界銀行やアジア開発銀行に挑戦したり取って代わったりするのではなく、これらの機関を補完するものであって、「ポスト・ブレトンウッズ」体制の機関だとする見方を否定している⁴⁸。

中国がどのような国際秩序を求めているのか、その具体的なビジョンについてはよくわからない。王緝思は、中国は今の国際秩序に対して、①BRICS諸国と開発途上国の地位の向上、②中国の国際経済面での発言力の向上、③アジア太平洋地域の安全保障上の同盟と軍事的なアレンジメントにおける米国の影響力の排除、④他国による民主化の推進と内政干渉への抵抗と国際関係の民主化(すなわち対等な国家間関係)の提唱の4つを期待していると指摘している⁴⁹。王緝思は胡錦濤政権下で外交分野のブレーンであった。中国が考えている今後の改革の方向性と無関係とはいえないだろう。以上の議論を踏まえると、中国の「一帯一路」構想は、前述のような中国の国内対策であると同時に、中国の外交や国際秩序戦略にも直接に関係する重要な戦略構想であることがわかる。

5. おわりに

最後に、「一帯一路」構想の課題をいくつか挙げたうえで、今後を展望しておきたい。習近平政権は「一帯一路」構想を国家戦略として重視しており、2016年から始まる新しい5カ年計画にも「一帯一路」構想を推進することが記載されている。中国では今後少なくとも5年間は、「一帯一路」構想が内政や外交の重要な柱となる。

しかしながら、中国が「一帯一路」構想を実施するのは容易なことではない。第一に、中国国内だけでなく周辺諸国、さらにはヨーロッパ地域までカバーする壮大な構想であり、その当事者は多い。中国国内だけでも中央政府の関係省庁や財源となる金融機関が複数にわたるうえ、多くの地方政府が絡んでいるため、国内の当事者間の調整だけでも難しい作業であろう。

そのうえ、中国の周辺地域では、政治体制や経済発展の度合い、宗教や民族構成などが大きく異なる国が共存している。中国はこれらの多様な国々と同時並行で協力関係を推進していく必要がある。「一帯一路」構想の対象となる地域は、ロシアや米国、日本、EU諸国などにとっても極めて重要な地域である。中国は、「一帯一路」構想により域内の国々の要求を満たしながら、域外の国々とも安定した関係を維持していく必要がある。

第二に、「一帯一路」構想は2015年に「ビジョンと行動」が発表されたばかりである。あくまで「ビジョンと行動」であって、詳細な計画ではない。「一帯一路」構想の全体像はまだよくわからない。実際、「一帯一路」構想の対象国が何カ国あるのかさえ明確になっていない。「一帯一路」構想の対象期間も50年から100年にわたるとされる。

結局のところ、「一帯一路」構想の詳細は、まだ確定していない部分が多々あり、不確定要素が大きい。今後、中国は「一帯一路」構想に関連するプロジェクトを個別に進めながら、構想の詳細が決まり、それに合わせて全体像を形成していくと考えられる。中国は、自国を取り巻く国際環境の変化や中国経済の状況なども考慮に入れて、今後も「一帯一路」構想に柔軟な対応をしていくだろう。

⁴⁶ 1990年代に鄧小平が強調した「才能を隠して、内に力を蓄える」という中国の外交・安保の方針。

⁴⁷ 龐中英「全球治理的中国角色: 複雑但清晰」『學術前沿』2015年8月下、87-88頁。

⁴⁸ 同上、95頁。

⁴⁹ 王緝思、9頁。

日本は「一帯一路」構想への対応をよく考える必要がある。先述のとおり、AIIBには57カ国が原加盟国として参加することになった。開業間もない時期にADBにほぼ匹敵する規模のメンバーを集めたことを考えると、AIIBの動向には注目しないわけにはいかない。とはいえ、中国は日本にAIIBに加盟するように熱心に説いた一方で、「一帯一路」構想のなかで日本をどのように位置づけているのかはよくわからない。今後、「一帯一路」構想が実際に展開されていくなかで、中国は日本にどのように接するのか、注意しておく必要がある。

同時に、日本は「一帯一路」構想をどうしたいのか、AIIBの加盟如何とは切り離して考えてみる価値はある。中国が主張するように「一帯一路」構想が「開放・包容」を理念とする新しい地域協力の枠組みであれば、AIIBに加盟しない国にも関与できる余地はあるはずである。アジアのインフラ整備でAIIBが重要な役割を果たすことになれば、世界銀行やADBとともに、二国間援助の役割もますます重要になるはずである。AIIBに加盟していない日本が円借款の提供を通じてAIIBとは別の借款のオプションを開発途上国に提示することは、AIIBの融資条件をより途上国側に有利なものにしたり、開発途上国の借り手としての立場を向上させることにもつながるだろう。「一帯一路」構想は、中国にとっての課題であるとともに、日本にとっての知的挑戦でもある。

【参考文献】

- 「習近平呼吁共建設“絲綢之路經濟體”(全文)」2013年9月7日、
<http://news.sina.com.cn/c/2013-09-07/134628157661.shtml> (2016年2月21日アクセス)
- 牟雪江「能源“新絲綢”——盤点絲綢之路經濟帶上能源合作亮点」『中国石油企業』2013年10月、36頁
- 孫久文・姚鵬「構建我国区域發展和全面對外開放的新格局」、孫久文・高志剛主編『絲綢之路經濟帶与区域經濟發展研究』经济管理出版社、2014年、1頁
- 読売新聞「膨張經濟支える外交」、2015年3月2日、4頁
- 三船恵美『中国外交戰略—その根底にあるもの』講談社選書メチエ、2016年
- 広瀬陽子「最近の中露関係——ロシアの脱欧入亜と両国のライバルティ」2014年7月22日、
<http://synodos.jp/international/9760/2> (2015年1月31日アクセス)
- 「習近平在周边外交工作座谈会上发表重要講話強調：为我国發展争取良好周边环境」人民網、
<http://www.zgdsw.org.cn/n/2013/1028/c218988-23347295.html>
- 「習近平総書記、周边外交活動座談会で重要演説」2013年10月26日、
<http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1094363.htm> (2016年2月16日アクセス)
- 人民網日本語版「＜図解＞アジア相互協力信頼醸成措置會議とは?」、
<http://j.people.com.cn/n/2014/0521/c94474-8730484.html>
- 人民網日本語版「CICA首脳會議開催 習近平主席がアジアの安全保障観を提唱」、
<http://j.people.com.cn/n/2014/0522/c94474-8731026.html>
- 第18期三中全会決定(全訳)「7. 開放型經濟新体制の構築」、
http://www.spc.jst.go.jp/policy/national_policy/183conf/chapter07.html (2016年2月21日アクセス)
- 「アジア經濟圏 中国先手 APEC閉幕 FTA・投資銀 成果を誇示」読売新聞、2014年11月12日
- 「習近平出席中央外事工作會議並發表重要講話」2014年11月29日、
http://news.xinhuanet.com/politics/2014-11/29/c_1113457723.htm
- 高木誠一郎「中央外事工作會議と中国の対外姿勢」『東亜』2015年1月号、3頁
- 朝日新聞「(全人代2015)中国、シルクロード構想推進」、2015年3月12日、朝刊、11頁
- 中国国家统计局編『中国統計年鑑2014』中国統計出版社、2014年、53頁
- 日本經濟新聞「中国經濟にデフレの影 成長率が名実逆転」、2016年1月20日、朝刊
- 田中修「中国經濟の現状と今後の展望」『ワセダアジアレビュー』No. 16、2014年、33頁
- 東西貿易通信社編『中国の石油産業と石油化学工業2013年版』東西貿易通信社、2014年、70頁

白永秀・王頌吉「絲綢之路經濟帶的縱深背景与地緣戰略」2014年第3期、72頁

中華人民共和國日本大使館 <http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1250235.htm> (2016年1月1日参照)

SPCディリーチャイナ「中国の「一帯一路」指導部の人事確定とシンガポール紙」(2015年4月の記事)、
https://www.spc.jst.go.jp/spcdaily/201504.html_71192263.html (2016年2月21日アクセス)

朝日新聞「頭脳集団から新発想 学者・軍人登用、世代またぎ育てる」、2013年7月12日

西村豪太『米中経済戦争 AIIB対TPP——日本に残された大逆転のチャンス』東洋経済新報社、2015年、148頁

関根栄一「中国政府によるアジアインフラ投資銀行設立の狙いと今後の展望」季刊中国資本市場研究2015 Winter、69頁

江原規由『中国の新たな発展戦略——「一帯一路」発展戦略と「伙伴关系」の構築』、「Think Asia—アジア理解講座」第6回講演記録、霞山会、2015年7月10日、45頁

日本経済新聞(電子版)「中国、「シルクロード基金」で初投資 パキスタンに」、2015年4月21日

日本経済新聞(電子版)「アジア投資銀が正式発足」、2015年12月26日

日本経済新聞「中国、新秩序へ足がかり アジア投資銀開業、57ヵ国参加」2016年1月17日、朝刊、4頁

日本経済新聞「アジア投資銀 副総裁を5ヵ国から起用」2016年2月6日、朝刊

日本経済新聞「アジア投資銀、56ヵ国署名 初年度融資20億ドル規模」2015年12月9日、
http://www.nikkei.com/article/DGXLASGM09H4D_Z01C15A2FF2000/ (2016年1月17日アクセス)

袁新濤「“一帯一路”建設的国家戰略分析」『理論月刊』2014年第11期、7-8頁

王緝思「“同一個世界、同一個夢想”——中国与国際秩序」『中国国際戰略評論2015』1-2頁

龐中英「全球治理的中国角色:複雜但清晰」『學術前沿』2015年8月下、87-88頁

II-2. 「一帯一路」が変えるユーラシアの物流

邬 跃

北京物資学院・現代物流産業研究院院長

1. はじめに

「シルクロード経済ベルト」と「21世紀の海のシルクロード」はすでに中国の国家戦略からアジア、ヨーロッパ、アフリカの沿線の国と地区の共同発展戦略までレベルアップしており、戦略実施の過程において、各地区の社会、経済、文化に重大で深遠な影響を与え、歴史的な発展のチャンスとなるであろう。物流には経済発展に対して、利益を生み出し加速させる作用があり、「一帯一路」の建設にあたり、物流は受け身的な確保する役から主体的な牽引役となり、物流と産業配置を連動させ、相互利用のネットワークを構築し、地域経済の相互発展に資することになる。「一帯一路」のインフラ建設はアジア、アフリカに新たな国際的ルートを構築するのではなく、既存の国際的な主要ルートを基礎として、国内外の主要都市を結び付けて、経済産業指定区を提携の基盤として、「一帯一路」戦略の実施を促進するものである。本稿は、「一帯一路」を提起する背景、中国国内のインフラ建設の状況、実施する体制、資金元、経済効果の分析(国際的に中国が展開するプロジェクトを例として)、今後の課題といった六つの事柄から、いかに「一帯一路」の構築を通じてユーラシアの物流を発展させ、ユーラシアの物流の効率を高めるかを述べる。

2. 「一帯一路」の提起

2.1. 背景

現在、国際政治経済における勢力の集団化、一体化はグローバルガバナンスの主要な戦略となっている。国際金融危機以来、先進国は経済危機の影響により、対外貿易における影響力を日に日に弱めていて、新興経済圏の市場における潜在力はさらにはっきりと現れてきた。新興市場国家の国際経済秩序に対する影響を弱めるために、地域貿易の自由化は欧米のような先進国がグローバル貿易の構造を均衡させる政策的道具となりつつあり、グローバル貿易システムの重大な変革が今、まさに起こっている。そんな中、地域貿易の自由化が主な流れとなっていて、自由貿易地域戦略の主たるものとなっている。例えば、アメリカは「環太平洋戦略的経済連携協定」(TTP)を強力に推し進め、経済協力の触角をアジア地区に向けている。EUは内部での経済一体化を加速させると同時に、自由貿易地域戦略をグローバル貿易の主な基盤とし、アメリカと提携して「環大西洋貿易投資パートナーシップ」(TTIP)を主導している。日本も自由貿易地域戦略を推進し、アジアにおいて広く自由貿易協定を実施している。ロシアは強力にユーラシア経済連合を推進している。

世界経済の中心は西から東に移り、アジア太平洋地区の枠組みとモデルをめぐる競争は白熱化しており、中央アジア地域の経済協力の将来の発展モデル選択に強い影響を与えている。また、地域貿易の自由化の過程は国際貿易の新しい秩序が形成される過程でもある。ロシアが強力にユーラシア経済連合を推し進め、西側諸国が主導する協力戦略「中国外し」の影響の下、中国は国際貿易の新しい秩序の制定において、孤立し、非主流にされる危険がある。中国にとって最も重要なことは、いかにして新しい秩序の形成を推し進め、中国の意に沿うものにするかである。これに関して、中国は積極的に国際的な影響力を有する地域経済協力組織を構築するべきである。「一帯一路」戦略はまさにこのような背景の下、提起されたものである。

公認される主導国不在の経済の一体化には、参加国の結束が足りないことを国際的な地域協力の先例は示している。「一帯一路」戦略の最終目標を実現するために、未来の中国が直面する最大の課題は、いかに「一帯一路」建設において、主導国不在の中で制度構築を進めなくてはならないという問題を解決することである。中国は自身の役割と立ち位置を探すべきであり、各国の経済転換、中国の産業構造の需要の高度化に順応し、自身の資金、技術、設備と人材の利点を利用して、各国との協力を拡大し、これら諸国との間で、エネルギー、交通輸送、インフラの相互利用における交流と協力を強化し、共同で「一帯一路」の建設を推し進め、共同でユーラシア大陸

にまたがり、人口数億の市場規模を有する新興経済協力地域を切り開き、更には世界経済の勢力構造の再構成を推し進め、世紀の新しい世界経済秩序の重要な支えとなるべきである。

3. 「一帯一路」のインフラ建設方針

3.1. 建設骨組みの方針

「一帯一路」はアジア、ヨーロッパ、アフリカ大陸を貫き、その半分は活気のある東アジア経済圏であり、もう半分は発展しているヨーロッパ経済圏であり、その間の広大な内陸国家の経済発展の潜在力は巨大である。「シルクロード経済ベルト」は主に、中国から中央アジア、ロシアを経てヨーロッパ(バルト海)に至るルート、中国から中央アジア、西アジアを経てペルシヤ湾、地中海に至るルート、中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至る道を開発する予定だ。21世紀の海のシルクロードは主に中国沿海の港湾から南シナ海を通りインド洋、さらにはヨーロッパに、中国の沿海港湾から南シナ海を通り南太平洋に至るルートを開発する予定だ。

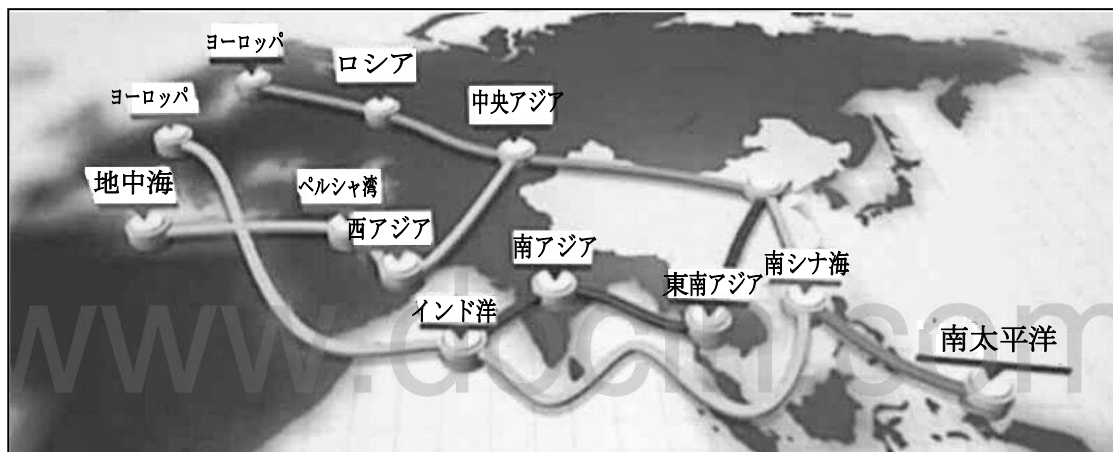


図1 「一帯一路」のルート図

「一帯一路」のルートに基づき、陸上では国際道路を利用し、沿線の中心都市を拠点として、重要な経済産業指定区を協力の基盤とし、共同で新しいユーラシア大陸のかけ橋、具体的には、中国・モンゴル・ロシア、中国—中央アジア—西アジア、中国—インドシナ半島等の国際的な経済協力回廊を作る。海では重要港湾を接続点として、共同で安全と高効率の大輸送ルートを開発する。中国・パキスタンとバングラデシュ・中国・インド・ミャンマーの二つの経済回廊と「一帯一路」の建設推進を緊密に関連させ、更に協力を強め、更なる大きな進展を得る。「一帯一路」の建設は沿線各国が開放的に協力する広大な経済ビジョンであり、各国が手を携え努力し、相互利益と互恵、共同の安全という目標に向かって歩み寄るべきだ。

「一帯一路」のインフラ建設の方針について、協力の枠組み全体を「一帯」と「一路」に分けて解説する。

①「一帯」は国際主要道路を利用し、沿線の中心都市を拠点として、重要な経済産業指定区を協力の基盤とする。

②「一路」は重要な港湾を接続点として、安全で効率的な主要ルートを建設する。

この二つについては、地域のインフラを整備し、安全で効率的な陸海のネットワークを作り上げることを基本にしている。以下に、「一帯」と「一路」それぞれについて、中国政府がインフラ建設において打ち出した計画と関連政策について検討する。

3.2. 「一帯」のインフラ建設方針

3.2.1 陸路は国際的な三つの主要道路を利用する

中国が提起している「一帯一路」戦略において、インフラ建設は優先すべき分野ではある。しかし、沿線各国が新たにインフラ建設を行うのではなく、既存の国際的な主要道路、沿線のインフラ等の条件を利用して相互利用を実現するのが方針である。

シルクロード経済ベルト上には以下の三つの国際的な主要道路がある。

- ①中国から中央アジア、ロシアを経てヨーロッパに至る(バルト海)
- ②中国から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海に至る
- ③中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至る。

3.2.2 沿線の中心都市を拠点とする

「線」と「点」を組み合わせ、「一帯」沿線の相互利用道路のネットワークを形成する必要があり、三つの国際的な主要道路を「一帯」道路ネットワークの「線」とする。故に、「点」の計画と建設が非常に重要になる。4.では、主に中国国内で「点」の配置について作られた計画について分析を行い、海外の部分に関しては、未だに沿線の接続点となる都市がリストアップされていないので、5.の経済効果分析中のプロジェクトの建設のところで海外の部分の「点」について触れる。中国政府は立て続けに、99の物流拠点を設置する都市、対外的に発展することとなった18の省、103の流通接続点都市を「一帯」の道路ネットワークの「点」とした。そして、中国国内の物流拠点レベルの都市と流通接続点都市を結び付ける線で、「3横5縦」という中国国内の流通幹線道路を設定し、三つの国際的な主要道路と接続した。

(1) 接続点都市レベルを定め、全国の物流拠点を配置

2013年9月13日中華人民共和国発展と改革委員会等の12部門が共同で、「全国物流拠点の発展計画の通達について」を公布し、29の一級物流拠点が置かれる都市と70の二級物流拠点が置かれる都市を確定した。

表1 全国の物流拠点の等級と都市の区分

等級	都市名称
一級物流拠点が置かれる都市 (合計 29)	北京、天津、唐山、フフホト、瀋陽、大連、長春、ハルビン、上海、南京、蘇州、杭州、寧波、アモイ、済南、青島、鄭州、合肥、武漢、長沙、広州、深圳、南寧、重慶、成都、昆明、西安、蘭州、ウルムチ
二級物流拠点が置かれる都市 (合計 70)	石家庄、邯鄲、秦皇島、滄州、太原、大同、臨汾、通遼、包頭、オルドス、鞍山、營口、吉林、延辺(琿春)、大慶、牡丹江、チチハル、無錫、徐州、南通、泰州、連雲港、温州、金華(義烏)、舟山、嘉興、湖州、安慶、阜陽、馬鞍山、蕪湖、福州、泉州、南昌、贛州、上饒、九江、煙台、濰坊、臨沂、荷沢、日照、洛陽、南陽、安陽、許昌、宜昌、襄陽、岳陽、婁底、衡陽、仙山、東莞、湛江、柳州、欽州、玉林、貴港、海口、錦陽、達州、瀘州、貴陽、ラサ、榆林、宝鶏、咸陽、西寧、銀川、イリ(コルガス)

(2) 全国 18 の接続点省の位置づけと対外的協力の主な方向性を決定

2015年3月28日、国家開発と改革委員会、外交部、商務部は共同で、「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を推進するビジョンと行動」を発表し、「一帯一路」建設のために、国内の18の省を拠点省に決定し、それによって全国に影響を与え、また、それぞれの位置づけと対外協力の主な方向性を示した。これらの省には新疆、陝西、甘肅、寧夏、青海、内モンゴル等の西北6省と区、黒竜江、吉林、遼寧の東北3省、広西、雲南、チベットの西南3省と区、上海、福建、広東、浙江、海南等の沿海5省と市があり、内陸地区には重慶がある。

表2 接続点省(都市)の位置づけ

接続点都市	都市の位置づけ
新疆	シルクロード経済ベルトの中核地区
陝西、甘肅、寧夏、青海	中央アジア、南アジア、西アジアの国々への通路、商業貿易物流のターミナル、重要産業と人的、文化的交流の基地
広西	21世紀海のシルクロードとシルクロード経済ベルトを有機的に繋ぐ要地
雲南	南アジア、東南アジアに対する影響の中心
内モンゴル、黒竜江、吉林、遼寧、北京	北東アジアへの重要な窓口
重慶	西部開発開放の拠点
鄭州、武漢、長沙、成都、南昌、合肥	内陸開放型経済の要地

(3) 流通接続点都市の配置、「3横5縦」全国幹線流通道路の構築

2015年5月25日、商務部等の10部門が共同で、「全国流通接続点都市設置計画(2015年-2020年)」を発表し、国の区域発展総体戦略、「一帯一路」、北京天津河北連携発展と長江経済ベルト戦略等の構想に基づき、全国流通接続都市(国家級流通接続点都市37都市、区域級流通接続点都市66都市)を設置し、東西を結び、南北を貫き、内外に影響を与え、高効率の全国一体化の幹線流通ネットワークを形成し、「3横5縦」全国幹線流通道路を決定した。この目的は全国の幹線流通ネットワークの構築を早め、流通接続点都市の機能の向上に努め、流通産業の基礎性と先導性を更に発揮させ、潜在する消費力を引き出すためである。

表3 流通接続点都市の等級とその内訳

流通接続点都市の等級	都市の名称
国家級流通接続点都市 (37)	北京、天津、石家庄、太原、フフホト、瀋陽、大連、長春、ハルビン、上海、南京、蘇州、杭州、寧波、合肥、福州、アモイ、南昌、済南、青島、鄭州、武漢、長沙、広州、深圳、南寧、海口、重慶、成都、貴陽、昆明、ラサ、西安、蘭州、西寧、銀川、ウルムチ
区域級流通接続点都市 (66)	石家庄、邯鄲、秦皇島、滄州、太原、大同、臨汾、通遼、包頭、オールドス、鞍山、營口、吉林、延辺(琿春)、大慶、牡丹江、チチハル、無錫、徐州、南通、泰州、連雲港、温州、金華(義烏)、舟山、嘉興、湖州、安慶、阜陽、馬鞍山、蕪湖、福州、泉州、南昌、贛州、上饒、九江、煙台、濰坊、臨沂、荷沢、日照、洛陽、南陽、安陽、許昌、宜昌、襄陽、岳陽、婁底、衡陽、仏山、東莞、湛江、柳州、欽州、玉林、貴港、海口、錦陽、達州、瀘州、貴陽、ラサ、榆林、宝鶏、咸陽、西寧、銀川、イリ(コルガス)



図2 全国接続点都市の分布図



図3 全国幹線流通ネットワークの分布概略図

(4) 経済産業指定区を基盤とし、沿線各国の貿易を促進

国家開発と改革委員会と商務部が公表した計画には、全国に99の物流拠点が設置される都市と103の流通接続都市を設置し、経済産業指定区を利用し貿易を促進し、全国的に物資の集積、流通を行い、「一帯一路」のインフラを通じてアジアとヨーロッパ各地に輸送するとある。故に、インフラの建設はもとより重要であるが、しかし、もし「物」の流通がなければ、貿易は行えず、インフラの建設は全く意義がなくなる。故に中国は対外協力システムや協力区資金の管理方法等の分野で関連政策を打ち出して規制を行い、同時に経済産業指定区を設置したのである。

2015年6月11日、中国商務部の許可を経て、「中国国外協力区投資促進業務システム」設立大会が商務部で開催された。国外の協力区における国際的な生産能力協力と「一帯一路」戦略における基盤と集積の役割を強化した。

2015年7月2日、中国商務部と財政部によって『国外経済貿易協力区資金管理方法』、『国外経済貿易協力区の認識、審査暫定方法』等の関連する政策文書が打ち出され、政策の実行を確保できるようにした。資金面において、政策の条件と合致する協力区は協力区発展資金の援助を受けることができる。国は協力区の中国側開発業者の事前投資の30%を助成し、一つの区の助成額は2億元を最高とする。財政税務政策面では、協力区の設備、原料、組立部品への投資について、政府の統一規定の税金の還付率とその他の規定に従い、輸出税の還付を行う。企業の海外での所得に関する所得税政策を実施、充実させる。

2014年3月17日に西安市は国内で最初に請け負った「一帯一路」の総合エコノミックパークとして、西安総合経済指定区の建設を明確に言及した。場所は西安滻灞エコリージョン内に選定され、「ユーラシアに面する新しい開発協力基盤」と位置付けられた。ユーラシアの各国との経済貿易分野での協力空間を開拓し、西安総合経済指定区をシルクロード経済ベルト建設の重要なポイントにすることを目的にしている。

2014年10月13日には、陝西省政府とロシア直接投資基金(ロシア国家主権基金)、ロ中投資基金(中ロ二国間主権財産基金)、ロシアショールコヴォイノヴェーションセンター(ロシア国家科学技術パーク)はロシアのモスクワにおいて共同で、協力して開発建設する「中ロシルクロードハイテク産業パークに関する協力覚書」に調印した。西咸新区豊東新城が中ロシルクロードハイテク産業パークを建設することとなっている。

3.3. 「一路」のインフラ建設方針

海のシルクロードはその名の通り、海上輸送を利用して沿線各国間の貿易運輸を促進するものである。故に、「一路」のインフラの建設の重要な接続点は港湾である。港湾は「一路」の通路ネットワークの「点」として、その建設の重要性は明らかである。「一路」では既存の二つの国際的主要ルートを利用し、沿線港湾の計画と建設により「一路」のインフラである通路ネットワークが形成される。

3.3.1 海上では二つの国際主要航路を利用する

- ①中国沿海の港湾から南シナ海を通り、インド洋に至り、更にはヨーロッパにも延長する航路。
- ②中国沿海の港湾から南シナ海を通り、南太平洋に至る航路。

3.3.2 港湾建設を重要なポイントとする

重要港湾の建設を強調し、沿海都市の機能を決定する。

2015年3月28日、国家開発と改革委員会、外交部、商務部は共同で、「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を推進するビジョンと行動」を発表し、「一路」の発展の道筋から見て、港湾建設の重要性を指摘し、共同で安全で高効率の輸送ルートを開発することを述べ、福建を「21世紀の海のシルクロードの中心」に定めた。上海、天津、寧波一舟山、広州、深圳、湛江、汕頭、青島、煙台、大連、福州、厦門、泉州、海口、三亜等の15の港湾建設の強化を強調した。

沿海各市の位置:沿海都市の港湾建設を強化し、国際的なハブ機能を強化する。

4. 「一帯一路」の実施体制と資金調達

4.1. 実施体制

4.1.1 「一帯一路」を進め指導する仕組み

「一帯一路」の建設推進には、指導機関と各部、各委員会の調整する仕組みが必要である。故に中国政府は「一帯一路」建設業務推進指導グループを設置し、2015年2月1日に初めて対外的に発表した。指導グループは「一帯一路」建設推進に必要な指導と調整を行う。「一帯一路」推進指導グループの人員の担当分野、「一帯一路」の重要政策文書、各部、各委員会の業務の段どり等に基づく、国家開発と改革委員会、外交部、商務部が「一帯一路」戦略の実施の中核機関であると言える。国家開発と改革委員会は「一帯一路」建設業務推進指導グループを設置し、その事務室を設置し、指導グループの日常業務を請け負っている。商務部は沿線の中心都市

及び重要な港湾の物流センターの建設を行っている。外交部は「一帯一路」沿線の国及び地域との戦略のマッチング及び「一帯一路」建設の資金を調達している。「一帯一路」は既存の政治システムの内部に新たな調整システムを構築した。各部、各委員会のウェブサイト及び公開された情報によると、「一帯一路」戦略の各部、各委員会の分担は次ページの図4のようになる。

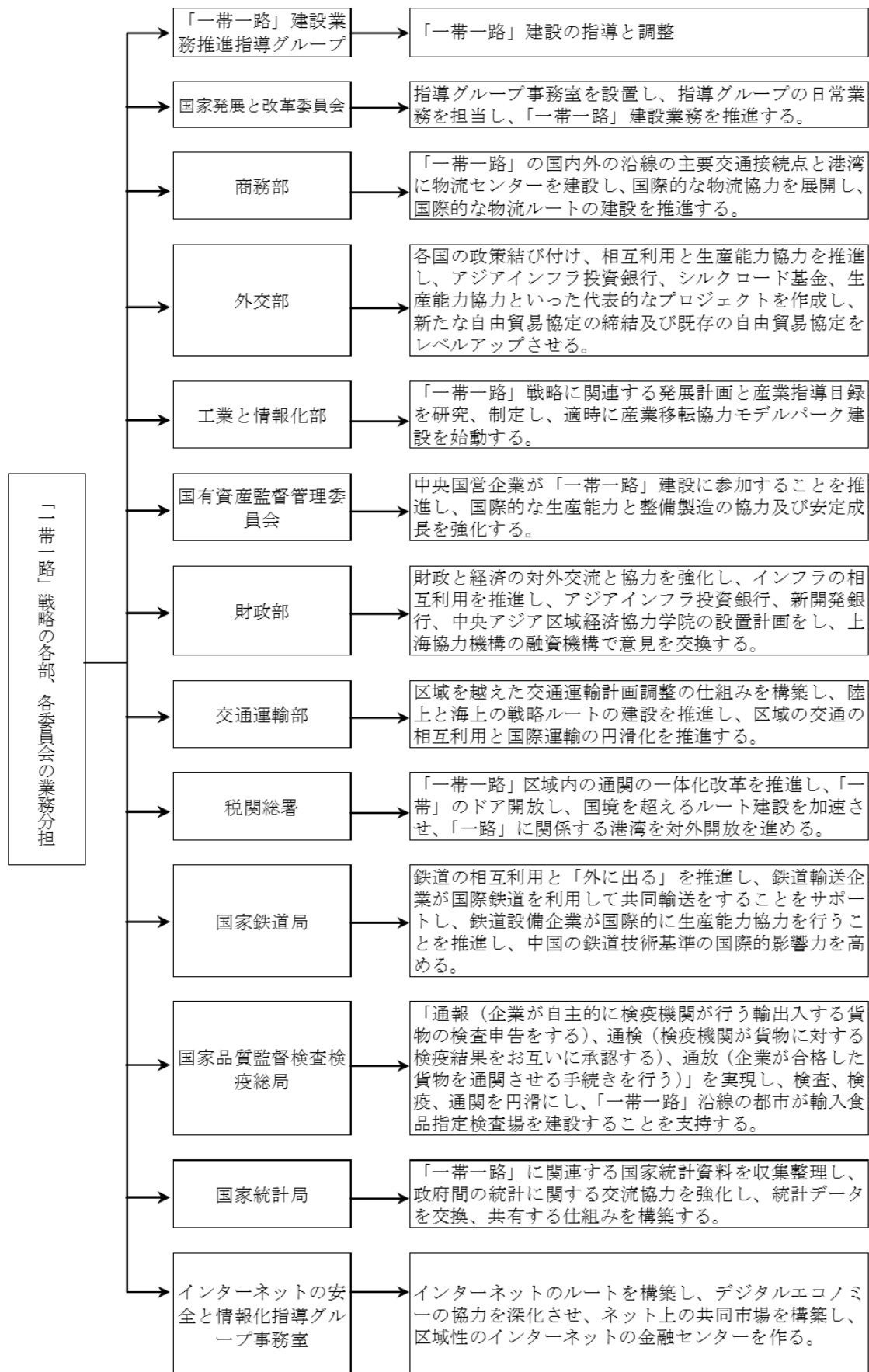


図4 「一帯一路」戦略の各部、各委員会の業務の分担

4.2. 「一帯一路」を進める関連政策

確実な歩調での「一帯一路」政策の推進は、「一帯一路」戦略の前提、鍵、よりどころを支えるものである。中国政府と各部、各委員会は2014年11月から2016年1月まで、中国国家戦略計画の文書1件、意見措置13件、活動計画4件、実施案3件などの「一帯一路」に関連する政策的措置を21件公開した。具体的には表4に挙げる。

表4 「一帯一路」推進に関する政策的措置

政策文書	公布日	公布機関	「一帯一路」戦略の施策	担当機関
「輸入強化に関するいくつかの意見」	2014.11.6	国務院	二国間或いは多国間の協力を積極的に参与し、「一帯一路」建設の推進の歩みを速め、中国と沿線諸国のそれぞれの強みを発揮し、協力の潜在力を発掘し、協力分野を開拓し、企業が沿線の国に加工生産の投資をし、加工製品の輸入を拡大させることを奨励する。	商務部 税関総署
「『三互(情報の交換、管理監視の相互承認、法の執行の助け合い)』を実施し、高効率通関建設改革するための法案」	2015.2.3	国務院	国際的な物流ルートを開き、「一帯一路」に相応しい通関管理の仕組みを構築する。沿線諸国の通関の法執行機関のシステム化への協力を強化し、「三互」による税関の協力、二国間或いは多国間の協力を推進し、出入国の共同管理施設の建設と共有を推進する。	国務院通関地業務部
「サービス貿易の発展を加速させるためのいくつかの意見」	2015.2.14	国務院	「一帯一路」沿線国の市場を開拓し、積極的に主要なサービス貿易の協力相手或いは沿線国との間にサービス貿易の協力協定を締結し、二国間の枠組みの中で、実務的な協力を展開する。	商務部
「交通運輸の総合改革の試行地区案」	2015.2.18	交通運輸部	総合的な主要運輸ルートの建設を整備し、試行地区となっている省や市の中で「一帯一路」の対外輸送路の建設を速め、ルートのインフラを合理的に配置し、完備した総合的な交通運輸ネットワークの構築を速める。	交通運輸部
「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を推進するビジョンと行動」	2015.3.28	国家発展と改革委員会 外交部 商務部	主に政策の疎通、施設の相互利用、スムーズな貿易、資金の融通、民心の繋がりを以て沿線国と協力を進める。	各地区 各機関
「通関地業務を改善し外国貿易を発展させることに関するいくつかの意見」	2015.4.17	国務院	隣接国との通関地業務の協力を進め、周辺国との通関地の相互利用を促進し、「一帯一路」の内陸地の通関地の支店の配置を完備させる。	国務院通関地業務部
「2015年経済を深化させる体制改革の重点業務に関する意見」	2015.5.8	国務院	いくつかの重点協力プロジェクトを始動し、国境地帯地区の開発開放を支援し、自由貿易区の戦略の実施を加速する。アジアインフラ投資銀行と新開発銀行の計画建設を完成させる。	国家発展と改革委員会
「ルートを円滑にし、経済貿易をレベルアップし、協力を深化させる『一帯一路』建設の16の措置」	2015.5.27	税関総署	ルートの円滑化、経済貿易のレベルアップ、協力の深化に尽力し、機関間の協力、地区間の協力、国際的な税関の大規模な協力を強化し、全方位的、立体的なネットワーク化の相互利用を促進する。	税関総署
「国境を越えたeコマースの健全で迅速な発展に関する指導意見」	2015.6.20	国務院	「一帯一路」の沿線国と地区のeコマースの協力を強化し、協力レベルを向上させ、共同で円滑化した安全で高効率のeコマースのルートを構築する。	商務部 工業情報部

政策文書	公布日	公布機関	「一帯一路」戦略の施策	担当機関
「積極的に『インターネット』活動を推進することに関する指導意見」	2015.7.1	国務院	競争力のあるインターネット企業が製造、金融、情報等の分野の企業と共同で率先して海外に進出し、国際的な生産能力の協力を促進し、国際市場を開拓し、国境を越えた産業のチェーンを構築し、グローバルな競争力を強化することを支援、奨励する。	国家発展と改革委員会 外交部 工業情報化部 商務部 インターネットの安全と情報化指導グループ事務局
「輸出入の安定的な成長に関するいくつかの意見」	2015.7.24	国務院	「一帯一路」沿線国との経済貿易協力を深化させ、新たな原動力を打ち出し、安定成長のための政策の実行力を適切に向上させ、対外貿易の安定且つ健全な発展を共同で推進する。	商務部
「税関の特殊監督管理区域の整理統合と改善の加速案」	2015.8.28	国務院	沿線国の税関の特殊監督管理区域の常態化と実務的な協力の仕組みを構築し、協力計画、協力内容を話し合い、税関制度、建設基準、データ交換等の各分野での実務協力を行う。	税関総署
「国内貿易の流通の現代化と法治による商業環境の構築に関する意見」	2015.8.28	国務院	国内外の貿易を融合させた基盤を構築し、「一帯一路」戦略に資するために、国内外の市場をリンクすることを促進し、国内外の貿易を融合発展させた流通ネットワークを構築する。	商務部
「『標準化の深化業務の改革案』を徹底的に実施するための活動計画 2015 年-2016 年」	2015.9.10	国務院	中国の標準の「外に出る」業務の案を検討制定し、「一帯一路」にリンクする活動計画を検討制定し、沿線の重要国の国別分析及と基準の比較分析研究を行う。主要貿易国とお互いの基準の認識を大いに深め、農業の基準化の海外モデル区の建設を推進する。	国家標準化管理委員会
「開放型経済新体制構築に関するいくつかの意見」	2015.9.17	国務院	インフラの相互利用を促進し、沿線国との経済貿易協力を深化させ、沿線国との科学技術協力を強化し、海洋経済協力を積極的に推進し、地道に中国・パキスタン、バングラデシュ・中国・インド・ミャンマーの経済回廊の建設を推進し、「一帯一路」の沿線国との巨視的政策の疎通と調整を強化する。	各地区各機関
「オンライン・ツー・オフラインの相互利用をを推進して商業貿易流通のイノベーション発展のモデルチェンジグレードアップ加速に関する意見」	2015.9.18	国務院	インターネット技術を応用して国内外の二つの市場を隙間なくドッキングさせることを奨励し、国内の資本、技術、設備、生産能力と国際的な資源、需要を合理的に適合することを推進し、主に「一帯一路」戦略と国際的な生産能力と設備製造の協力について、国内外の市場を一体化する。 「一帯一路」区域内の通関の一体化改革を深化し、全国で一体化した通関管理を推進する。	商務部 国家発展と改革委員会 インターネットの安全と情報化指導グループ事務局 税関総署
「『一帯一路』とのリンクの基準化の活動計画(2015 年-2017 年)」	2015.10.22	「一帯一路」建設業務推進指導グループ事務局	中国の基準による「外に出る」の特別プロジェクト計画と政策措置を整備制定し、沿線の重要国の基準化した相互協力を深化させ、ASEAN 農業標準化モデル区の建設を展開し、標準化相互利用重点プロジェクトを実施し、沿線重要国と区域の標準化研究を強化する。	国家発展と改革委員会 国家標準化管理委員会
「『一帯一路』に光を当てる活動計画」	2015.11.3	「一帯一路」建設業務推進指導グループ事務局	「一帯一路」沿線各国の半導体照明産業の発展、市場の開発及びその広範な応用を推進し、グローバルな半導体照明の健全且つ持続的な発展を促進し、省エネルギーと排出削減による経済成長を推進し、地球に優しい低炭素の「一帯一路」を作り出し、国民に恩恵をもたらす。	国家半導体照明工学研究開発及び産業連盟
「自由貿易区戦略の実施の加速に関するいくつかの意見」	2015.12.17	国務院	周辺自由貿易区の建設と国際的な生産力の協力の推進と結合させ、積極的に「一帯一路」沿線国の業者と自由貿易区を建設する。	商務部

政策文書	公布日	公布機関	「一帯一路」戦略の施策	担当機関
「国の標準化システム建設の発展計画(2016年-2020年)」	2015.12.30	国務院	「一帯一路」戦略に対する標準化の有益な作用を十分に発揮し、沿線国が政策の疎通、設備の相互利用、貿易の円滑化等の分野での相互利用を促進し、標準化の相互利益協力を深化させ、標準に対するお互いの認識を深化させる。	国務院標準化主管部門
「国境地帯の重点地区開発開放のサポートに関するいくつかの政策措置の意見」	2016.1.7	国務院	貿易の円滑化レベルを向上させ、「一帯一路」沿線国の通関地の法執行機関とのシステム化の協力を強化し、国を越えた共同監督管理設備の建設と共有を推進し、国を越えた監督管理の協力と調整を強化する。 通関地のインフラの建設を強化し、国境地帯の重点地区の通関地の機能整備をサポートし、「一帯一路」の重要地区門戸の開放と国境を超えるルートの建設を加速させる。国境地帯の通関地に複合輸送物流監視監督センターを建設することをサポートし、通関地の検査施設の建設を強化し、通関地の通常条件を改善する。	税関総署 商務部 公安部 交通運輸部 財政部 国家発展と改革委員会 税関総署 公安部 商務部 交通運輸部 外交部 財政部

4.3. 「一帯一路」政策措置が関連する分野

上の21項目の中国政府及び各部、各委員会が発表した政策措置を整理しまとめると、「一帯一路」の建設の重点分野と業務を表5のようにまとめることができる。

表5 「一帯一路」の政策措置が関連する分野

重点分野	重点業務
政策の疎通分野	政府間のマクロ政策の疎通と交流の仕組みの構築
インフラの分野	港湾の協力の構築
	港湾のインフラの建設
	国際的幹線道路の建設
	エネルギーインフラの相互利用協力
	国を越えた光ファイバー通信の幹線ネットワークの建設
	沿線国の技術標準体系の構築と結合
貿易の円滑化の分野	投資貿易の協力
	自由貿易区の建設
	沿線国の税関の協力
	国境を越えたeコマースの発展
	サプライチェーンの安全と円滑化の協力
資金融通分野	金融監督管理の協力
	シルクロード基金の組織づくりと営業
	開発銀行の計画と建設
	アジアインフラ投資銀行の計画と建設
人的交流分野	観光の協力
	科学技術の協力

4.4. 「一帯一路」の資金調達

4.4.1 中国が実施する「一帯一路」の資金調達先

中国が実施する「一帯一路」戦略の資金の主な調達先は、アジアインフラ投資銀行(AIIB)、シルクロード基金、BRICS銀行、上海協力機構開発銀行の四大資金調達先である。現在の世界の主要な多国間開発銀行(例:世界銀行、アジア開発銀行、欧州復興開発銀行、アフリカ開発銀行、米州開発銀行)との違いは、この四大金融機関は全て中国が発起した、或いは中国が他の国と共同で発起し成立したということである。その目的は全て中国が推進する「一帯一路」大戦略に滞りなく資金を提供するためである。下の表6で「一帯一路」の四大資金調達先の基本状況を説明する。

表6 「一帯一路」四大金融機関の基本状況

	アジアインフラ投資銀行 (AIIB)	シルクロード基金 (Silk Road Fund)	BRICS 銀行	上海協力機構 開発銀行
成立年	2015 年	2014 年	2015 年	—
参加国数	57 ヶ国	1 ヶ国	5 ヶ国	6 ヶ国
本部	北京	北京	上海	未定
性質	区域多国間の金融開発 機構	主権投資基金	区域多国間の金融開 発機構	区域多国間の金融開発機構
初期投資	1,000 億米ドル(初期、 500 億米ドル)	400 億米ドル	1,000 億米ドル(初期、 500 億米ドル)	100 億米ドル
出資比率	中国 30.34% インド 8.52% ロシア 6.66% ドイツ 4.57% 韓国 3.81% その他 46.1%	国の外貨準備金 65%、 中国投資有限責任公司 15%、 中国輸出入銀行 15%、 国家開発銀行 5%	各国の出資 20%	未定
投資対象	アジアインフラ投資銀行 参加国	「一帯一路」沿線の国と地区	BRICs5 ヶ国	上海協力機構参加国
業務内容	インフラの建設	インフラ、資源開発、産業協力、 金融協力	インフラ、エネルギー 開発	上海協力機構参加国間のエネ ルギー、交通、通信

上述の四大資金調達先は「一帯一路」の沿線の全ての国と地区をほぼカバーしている。それらが段階的に計画され、そして運営されれば、これらの地域のインフラ、資源開発、産業協力等の関連プロジェクトに融資を提供することになり、アジアの発展途上国のインフラ建設等の分野に存在する巨大な資金不足を埋める助けとなる。さらには、「一帯一路」沿線にあたる省は地方版のシルクロード基金やその他類似の基金を実施する。2014年年末の国務院常務会議は「一帯一路」戦略が社会資本を吸収し、債権、基金等の形式で、「外に出る」企業に長期的に外貨資金を提供することを明確に示している。

5. 「一帯一路」の経済効果の分析

「一帯一路」戦略の提起から「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を推進するビジョンと行動」の発表まで、「一帯一路」の提議に対して、中国国内の各機関、各地区の積極的な行動や実行があったばかりではなく、更には沿線国の積極的な反響もあった。2015年年末まで、すでに60ヶ国が「一帯一路」の建設に支持と参加を表明し、中国とインフラ、エネルギー、経済、観光等の多方面での協力を行っている。

「一帯一路」の建設方針である「陸上は国際的な道路を利用し、沿線の主要都市を拠点とし、重点経済産業指定区を協力の基盤とし、アジアとヨーロッパにランドブリッジ、中国・モンゴル・ロシア、中国・中央アジア・西アジア、

中国・インドシナ半島に経済協力回廊を新たに建設する」に基づき、中国は対外投資や協力を行う際には、インフラの建設、産業指定区における協力等の多方面に重点を置いている。

5.1. 「一帯一路」のインフラ建設プロジェクト

現在、「一帯一路」のインフラの建設分野において、中国はすでにパキスタン、ケニア、タイ、ロシア、カザフスタン、モンゴル、インドネシア、イギリス、ラオス及び中欧、東欧等の国々に投資しており、投資額も増大している。その建設プロジェクトとしては、鉄道、道路、交通、水力発電、原子力発電等の多くの分野があげられる。その中、鉄道プロジェクトへの投資が最も多く、全てのインフラ投資の50%を超える。具体的には下の通りである。

- ①2013年に初めて提起した中国・パキスタン経済回廊プロジェクトは、「一帯一路」の最初の重大プロジェクトであり、「シルクロード基金」の初の対外投資プロジェクトでもある。同プロジェクトにおけるインフラの建設プロジェクトの投資額は280億米ドルである。
- ②2014年5月、李克強首相はケニア訪問期間中に、モンバサ・ナイロビ間鉄道のプロジェクト協定に調印した。協定中の計画では該当鉄道の全長は2,700km、建築費用は見積もりで250億米ドルとなる。
- ③2014年8月、タイ軍政府は中国とタイを結ぶ二線の高速鉄道プロジェクトを承認した。
- ④2015年4月、シルクロード基金、三峡集団、パキスタン民間電力基盤委員会は「カロット水力発電所プロジェクト了解協力覚書」に調印した。これはシルクロード基金の初の投資プロジェクトである。
- ⑤2015年5月、中ロは32の協力プロジェクトに調印した。総額は250億米ドルとなり、エネルギー、インフラ、高速鉄道、航空等の多方面の分野で協力を行う。それには投資額197億米ドルのモスクワ・カザン間の高速鉄道建設協定、トゥヴァ共和国のエレグスト・クズル・クラギノ間の鉄道、極東港湾協力覚書が含まれる。
- ⑥2015年5月18日～26日、李克強首相がラテンアメリカ4ヶ国を訪問した際、ブラジル、ペルーと大西洋と太平洋をまたがる「両洋鉄道」の実行可能性に関する研究協力文書に調印した。
- ⑦2015年10月、中国・インドネシア双方はジャカルタ・バンドン間の高速鉄道協定に調印した。同時にジャカルタ・バンドン間鉄道の建設、運営を行う中国・インドネシアの合資会社が設立された。
- ⑧2015年11月、中国・ラオス間鉄道協力プロジェクトの協定が合意に達した。全長は418km、全線の60%以上が橋とトンネルであり、投資総額は約400億元、中国70%、ラオス30%の持ち株比率の共同出資で建設し、2020年開通予定である。
- ⑨2015年11月、中国は中欧・東欧の国とヨーロッパで最初の鉄道プロジェクトであるハンガリー・セルビア鉄道の協力協定に調印した。

上で挙げたプロジェクトは中国と他国が協力して行う鉄道プロジェクトである。プロジェクトを順調に進めるため、中国は資金と労働力を提供するばかりではなく、同時に技術も輸出する。鉄道建設を通じて、中国は中国の鉄道技術を輸出し、また、両国の貿易の促進に資することにもなる。中国製品と中国企業が外国に進出するための基礎的なサポートとなる。

中国と他国のその他分野でのインフラ建設の協力プロジェクトには下のものがある。

- ①中国はタイとクラ地峡の建設計画について、2015年8月18日に同意し、中国とタイ両国はタイクラ運河プロジェクト協力覚書に調印した。10年の年月をかけて、投資総額280億米ドルで行う。
- ②中国・モンゴル・ロシアの経済回廊プロジェクトは中国の「一帯一路」、モンゴルの「草原の道」、ロシアの「ユーラシア横断大通路」の三大戦略をドッキングし、実施するものである。2015年7月9日、「中国・ロシア・モンゴル3ヶ国協力中期ルート図」が3ヶ国によって批准された。

- ③2015年11月9日、アジアインフラ投資銀行(AIIB)の金立群総裁は、AIIBの投資対象を電力、都市の水供給システム、道路及び交通の三分野に絞り、2016年春に第一号の議案を実施すると表明した。金立群はロンドンで開かれたボアオ・アジア・フォーラムで、AIIBの融資対象は、電力の大型プロジェクトから始め、段階的に別の分野に拡大していくと表明した。AIIBの最初のプロジェクトに関しては多くの国々と協議中であり、2016年の第二四半期前後に実施を目指し努力している。
- ④2015年12月3日、中国電建集団はジンバブエと11.74億米ドルのワンゲ発電所の拡張工事プロジェクトの協定に調印したことを発表した。これはジンバブエにおいて過去30年で最大のインフラ建設プロジェクトである。
- ⑤中国・パキスタンの道路における協力プロジェクトは二つある。その一つは2015年12月22日に、中国とパキスタンが調印したカラチ・ラホール間の高速道路(サッカル〜ムルターン区間)プロジェクトであり、プロジェクトの金額は2,943億ルピー(約28.9億米ドル)である。別の一つは、カラコルムハイウェイの拡張工事第二期(ハヴェリアン〜チャコット区間)であり、プロジェクトの金額は1,340億ルピー(約13.15億米ドル)である。
- ⑥中国・インドシナ半島経済回廊プロジェクトの範囲は、東は珠江デルタ経済圏の南広高速道路、桂広高速鉄道に沿って、南寧、憑祥、ハノイを経てシンガポールに至る。現在、広東、広西両地区は積極的に沿線大都市間の協力を推進しており、産業指定区とインフラを通じて、中国とASEANの関係を緊密にするだろう。

5.2. 「一帯一路」の産業指定区の協力プロジェクト

中国が推進する「一帯一路」の建設は重要経済産業指定区を基盤として、沿線国と貿易協力を行うことを促進し、「物」の流動を起こすことにある。2015年5月、外交部国際経済司副司長の劉勁松は現在、中国と沿線諸国の70余りの経済産業指定区プロジェクトが建設中であり、年間生産高は200億米ドルを超えていると表明している。現在、中国はカザフスタン、ベラルーシ、ロシア、マレーシア、インドネシア、シンガポール、イタリア及びASEAN各国等の多くの国と産業指定区プロジェクトについて協力している。具体的には、下の通り。

- ①2013年9月、中国とカザフスタンは中国・カザフスタン物流協力プロジェクト協定に合意した。同プロジェクトはシルクロード経済ベルトと海のシルクロードである「一帯一路」建設の最初の実体化した基盤であり、プロジェクトの総額は30億元を超えている。
- ②2014年、中国・ベラルーシ産業指定区プロジェクトを正式に開始した。これは中国とベラルーシ間の最大の投資協力プロジェクトであり、「中国・パキスタン経済回廊」に続く、「一帯一路」の重要なプロジェクトである。中国・ベラルーシ産業指定区の総面積は91.5km²であり、電子情報、生物製薬、ファインケミカル、ハイエンド製造業、倉庫保管物流等の産業を一体化させた工業製造型パークである。
- ③2014年10月13日、中ロが調印した「中ロが協力して開発建設するシルクロードハイテク産業指定区の協力覚書」は中ロシルクロードハイテク産業指定区(西咸新区)の協力プロジェクトが合意したことを示している。この協定は西咸新区沣東新城が「中ロハイテク産業指定区」を建設することを示している。
- ④中国・マレーシアの協力による中国・マレーシア欽州産業指定区プロジェクトとマレーシア・中国クアンタン産業指定区プロジェクトは共同で「両国の二つのパーク」を創設した国際的なパークの協力の新モデルである。2015年5月、中国・マレーシア欽州産業指定区7.87km²の中心区が正式形成された。
- ⑤2015年11月5日〜7日、ベトナム、シンガポールを訪問中、習近平主席は「昆明・ラオカイ・ハノイ・ハイフォン・クアンニン」と「南寧・ランソン・ハノイ・ハイフォン・クアンニン」の経済回廊と環北部湾経済圏を含めた「両廊一圈」計画を推進した。

関係者によると、「一帯一路」の将来の軸では、中国・ロシア・モンゴル、新ユーラシアランドブリッジ、中国・イラン・トルコ、中国・パキスタンを含めた九大経済回廊に細分化されるとのことだ。各経済回廊に沿って重要産業指定区が20ヶ所以上建設されようとしている。この中には新ユーラシアランドブリッジ沿線に位置する産業指定区で

ある「コルガス経済開発区」、「カザフスタン・アスタナ-ニューシティ経済特区」、ロシア・モンゴル経済回廊に位置する「満州里、エレンホト、綏芬河(東寧)、吉林延吉(長白)重点開発試験区」、中国・シンガポール(インドシナ半島)経済回廊に位置する「中国・マレーシア欽州産業指定区」、「マレーシア・中国クアンタン産業指定区」、「インドネシア・中国総合パーク」、「シンガポール・ジュロン産業指定区」等が含まれる。

5.3. 「一帯一路」戦略におけるその他関連提携プロジェクト

「一帯一路」のプロジェクトには主要なインフラプロジェクトと産業指定区プロジェクト以外に、その他の関連協力プロジェクトとして、エネルギー協力プロジェクト、製造業合併買収プロジェクトがある。具体的には下の通りである。

- ①2010年中国・ミャンマー石油パイプラインの建設が始められ、2013年7月中国・ミャンマー天然ガスパイプラインが開通、使用を開始した。2015年1月末、中国・ミャンマー原油パイプラインの使用を開始した。全長2,402 kmある中国・ミャンマー原油パイプラインは、1/3がミャンマー国内にある。
- ②2014年5月、中ロは4,000億米ドルの価値がある「中ロ東ライン天然ガス販売契約」に調印した。2014年9月には中ロ東ライン天然ガスのロシア国内のパイプライン建設が始まった。2015年6月に中国国内のパイプライン建設が正式に始まった。計画では2018年に完成する予定である。
- ③2015年5月、三峡集団とロシアのルスギドロは合資会社を設立し、ロシアのブレヤ水力発電プロジェクトを開始する計画を立てた
- ④2015年6月、シルクロード基金は株式および貸付金の形式で、中国の化工集団がイタリアのタイヤメーカーを買収することをサポートした。これはシルクロード基金が先進国のハイテク製造業に対する最初の投資プロジェクトであり、シルクロード基金初の合併買収プロジェクトである。
- ⑤2015年9月、シルクロード基金は、ヤマル液化天然ガス(LNG)開発プロジェクトの筆頭株主であるノヴァテク社と北京にて、プロジェクトの9.9%の株の枠組みを購入する協定に署名した。同プロジェクトは天然ガスの探索と開発、液化、輸送、販売を一体化させるプロジェクトである。株の保有率は、ノヴァテク社が60%、フランスのトタル社が20%、中国石油天然ガス集団会社が20%であり、既に共同で出資した額は100億米ドルを超えている。同プロジェクトはシルクロード基金、初のロシアに対する投資であり、同時に石油分野に対する初の投資である。
- ⑥2015年10月19日～23日、習近平主席の訪英中、中英双方は150項目、約400億ポンドになる協力協定の合意に達した。その中には、「イギリス原子力発電プロジェクト投資協定」が含まれる。中国が参与するイギリスの原子力発電プロジェクトの投資項目取引は総額67.84億ポンドに達する。同時に、中国華電集団とBPは「天然ガス長期貿易協定」に調印し、中国三峡集団とポルトガル電力公社は「英国モーレイ洋上風力発電事業の共同投資開発に関する協力協定」に調印した。
- ⑦2015年12月、シルクロード基金とKAZNEX INVEST JSCは枠組み協定に調印し、中国・カザフスタン生産能力協力特定基金を設立することを決定した。シルクロード基金が20億米ドルを出資し、中国・カザフスタンの生産能力協力分野の投資をサポートする。同時に、シルクロード基金には、インドネシアと海洋経済を発展させる戦略とヨーロッパの「ユンケル・プラン」がある。
- ⑧2015年12月21日、中国とパキスタンが協力して実施するタール炭田IIブロック炭鉱と発電所プロジェクトに関する関連項目の調印が北京で行われた。タール炭田IIブロック炭鉱と発電所プロジェクトは中国・パキスタン経済回廊の最優先プロジェクトであり、総投資額は20億米ドルを上回り、中国は8億米ドルを融資する。

5.4. 「一帯一路」の地方政府のプロジェクトリスト

「一帯一路」戦略の推進は、国際的に一連の進展があるばかりではなく、国内的にも各地方政府の大々的な支持や支援も得られる。「上海証券報」の「一帯一路」調査研究グループの報道によると、多数の地方政府が既に

「一帯一路」プロジェクトリストを発表している。その中には、国レベルのプロジェクトが900を上回り、第一期始動プロジェクトが50あり、その中には20近い海路プロジェクトが含まれる。陸路プロジェクトはカザフスタンやトルクメニスタン等の地域が関連する。地方と企業が推進している国際的な協力プロジェクトは200近くあり、その中にはインフラ、貿易、産業投資、エネルギー資源、金融、生態的な環境保全、文化及び海洋等の8分野がある。一部プロジェクトを表7に示す。

表7 「一帯一路」の地方政府のプロジェクトリスト

省(市)名	プロジェクトリスト
泉州市	泉州市の「一帯一路」のプロジェクトリストには 180 のプロジェクトがあり、インフラのプロジェクトは 50 を上回る。
アモイ市	アモイ市の現在の第一期実施プロジェクトは以前の計画より 33 増加し 41 となった。海洋協力が特に重視されている。
寧波市	寧波市は港湾協力、ルート建設、経済貿易協力、人的・文化的の交流、国を越えた e コマース、体制の刷新等の 6 項目から着手し、それぞれの項目に 10 前後のプロジェクトがあり、投資総額は約 1,420 億元となる。
欽州市	欽州市は「一帯一路」対外協力プロジェクトリストには 14 の協力プロジェクトがある。それらは仕組みの基盤、経済貿易協力、人的・文化的交流・観光、公共サービスを中心に展開する。
青島市	青島市は投資貿易重点プロジェクトを設定しており、その中には 30 の産業移転プロジェクト、20 の国外資源エネルギー開発プロジェクト、20 の国際的な工事受注プロジェクト、10 の国際的なサービス貿易協力プロジェクトがある。
陝西省	陝西省は今年 71 の重点プロジェクトを実行に移し、171 の重点プロジェクトを続けて作成した。現在、前期検討の重点プロジェクトは 138 あり、西安は第一期として 60 の重点プロジェクトが始められる。投資総額は 1,155 億元である
四川省	四川省は 3 年間で、20 の重点国家プロジェクトを推進し、50 重点プロジェクトを育成し、重点的に選び出した 100 社の能力と意欲がある企業をシルクロードに進ませ、「一帯一路」での対外貿易額を 300 億米ドルまで成長させ、プロジェクト請負営業額を 200 億米ドルに成長させるように努める。
新疆自治区	「ビジョンと行動」が発表されて以来、新疆地区では初歩的に定めた優先推進プロジェクトが 388 項目(種類)あり、投資総額は 3 万億元を上回り、その中、現在実施している或いは 2015 年に始めるプロジェクトは 143 項目(種類)あり、投資総額は 6,900 億元を上回り、2015 年の予想投資額は 1,400 億元となる。
雲南省	雲南省はすでに 3 項目のアジア横断鉄道のプロジェクトを承認されている。3 鉄道の投資総額は 927 億元となる。

上述の中国の対外協力プロジェクトの基本概況とその他プロジェクトの進行スケジュールに基づく、中国が「一帯一路」に関する投資を行う場合、インフラプロジェクトと産業指定区プロジェクトの投資が優先され、エネルギー協力プロジェクトとその他の投資はその後となり、国内外の投資が平行する投資案が実施されている。

6. 今後の課題

「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海のシルクロード」は中国の大中のアジアの国々に対する経済協力の戦略構想であり、提起して以来、各界の注目を集めている。現在のところ、各界の人々は「一帯一路」戦略に関して、「一帯一路」の歴史問題、戦略の内在的構成要素、提起の背景と意義、建設方針、実施戦略、直面する問題等について研究している。本稿は国内外の主要メディアの報道、専門家の観点、関連するシンクタンクが集めた課題、国の政策文書等を整理、編集を行い、「一帯一路」戦略の発展、実施において存在する問題と研究の空白部分についてまとめ、将来の「一帯一路」戦略の研究に参考となるものを提供することを目的とした。

「一帯一路」戦略の発展、実施において存在する問題と研究の空白部分について下のいくつかの点が主に含まれる。

(1) 政治の安定と存在するリスク

「一帯一路」のとある地域では、現在、世界的な安全問題が集中的に発生しており、民族、宗教の衝突、大国の利益の駆け引き、縁故主義の問題が複雑な地域である。そのため政治的な安全と市場へのリスクも他の地区より高めである。

(2) 政策と制度の調整が困難

自由貿易区の多くの国では法律が健全ではなく、不安定であり、自由貿易区の建設レベルも低い。国と国の間に、厳しい許可証と入国制度、税関手続きと文書の不統一、インフラの基準と規範の不一致、交通物流輸送信号の不一致などといった貿易投資の障壁が存在し、全て該当地区での貿易の自由化、円滑化にとって重大な障害となっている。

(3) 各国の経済発展への希望に相違がある

各国の経済レベル、経済活動の構造、資源の分布等に相違が存在するため、経済発展の重点に相違が存在する。各国の発展への必要性和要求をいかに調整し、各国の戦略をドッキングさせるかは、今後も検討する必要がある。

(4) 法律や税務の分野で共通認識を持つのが困難である

国の違いにより各国の法律基礎及び法律健全度に相違が存在する。協力の前提は各国の関連する法律の間に共通認識を構築することである。税務問題も同様である。

(5) 中国資本と生産能力輸出の収支のつり合いが困難である

「一帯一路」の基本目標は経済収益の実現である。中国企業が外国に進出する能力があるかについては、その企業の実情と実力の両方を見る必要がある。また、適切な利益共通点を見つけ、支出と収益のつり合いがとれるかもポイントである。その他、企業が一定の規模になった後、海外市場の競争問題をどのように処理するかも中国が考えなければならない問題である。

(6) 各地の政策を一本化するのが困難である

現在ある成果の多くは地方の各レベルの政府が主体となり実施したものであり、地方主義の性質を避けることはできず、地区と機関の利益が入り混じっている。地方の積極性をいかに利用し、将来発展する空間の配置と戦略の需要を総合し、地方的、機関的利益の制限を乗り越え、政策の総体性、系統性、マクロ性の強化の研究はこれからも強めていかなければならない。

(7) 現代の人的・文化的交流や研究が不足している。

現在の研究は歴史上の人的・文化的交流について探求することに集中しているが、現在存在する問題については軽視されている。現在の人的・文化的交流の現象とその内容について重視すべきである。

(8) 関連する国への影響に関する研究が不足している。

「一帯一路」戦略は現実の国際関係の中において考える必要がある。現在の研究の多くは大国の要素、特にアメリカ、ロシアに関連する研究が多く、モンゴルのような国に対する研究はおろそかにされている。「一帯一路」に関連する国の影響についての研究も重視しなければならない。

(9) 国を越えたeコマースに関する研究が不足している。

現在の研究で、国を越えたeコマースに関する研究は少ない。国を越えたeコマースによる輸出貿易の成長は新興市場に集中しており、これは「一帯一路」が影響を及ぼす区域と一致している。「一帯一路」の建設の中にいかにしてeコマースの要素を植え付け、中国と世界のeコマースレベルと能力を向上させるか、研究者が注目すべき問題であり、研究者が切り開く分野でもある。

【参考文献】

- [1] 王海運、趙常慶、李建民、孫壯志、A.B.オストロフスキー、聶書嶺、楊恕、李新、楊成、張恒龍、陳利君、陳繼東、王維然、潘志平、朴鍵一、範麗君、張寧、王海燕、肖斌、吳宏偉「シルクロード経済ベルト」構想の背景、潜在する問題と将来の趨勢[J]『ユーラシア経済』、2014.04:5-58+126。
- [2] 王永中、李曦晨「中国の「一帯一路」沿線国に対する投資の特徴とリスク[J]」『開放導報』、2015(4):30-40。
- [3] 謝亜軒、劉亜欣「一帯一路」、複数の資金源で基礎を作る[J]『金融博覧』、2015(06):46-48。
- [4] 盛毅、余海燕、岳朝敏、「一帯一路」戦略の内実、特徴及び重点に関する概要[J]『経済体制改革』、2015.01:24-29
- [5] 王永武「一帯一路」戦略文献概要[J]『商』、2015.26:63-64。
- [6] 杜暘、宋宝雯「一帯一路」と中国外交—「中国国際問題フォーラム2015」概要[J]『現代国際関係』2015.08:60-62。
- [7] 石建国「一帯一路」戦略研究現状の概要[J]『中国周辺外交学刊』2015.01:130-150。
- [8] 「一帯一路」建設業務推進指導グループ事務室の責任者が「一帯一路」に関する記者の質問に答える[EB/OL]中華人民共和国国家発展と改革委員会西部開発司:
http://xbkfs.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150330_669116.html。
- [9] 「西部開発司2015年研究課題募集公告西部开发司2015年研究课题征集公告[EB/OL]http://xbkfs.ndrc.gov.cn/gzdt/201504/t20150429_689996.html
- [10] 「一帯一路」の最近の研究テーマの選び方指南[EB/OL]
http://obor.bisu.edu.cn/art/2015/5/8/art_7466_71654.html
- [11] 郝玉蘭その他「共同でプロモーション現場、目的地の建設と旅行の円滑化— 世界観光機関のシルクロード観光の発展のために三大措置」。
[EB/OL]http://obor.bisu.edu.cn/art/2015/2/13/art_7467_57561.html
- [12] 趙可金「一帯一路」の資金融資にはシステム化が重要である[EB/OL]。
<http://finance.huanqiu.com/br/column/bj/2016-01/8333863.html>
- [13] 龔婷「一帯一路」:国際世論の反応の初歩研究及び対応に関する提言[EB/OL]。
http://www.ciis.org.cn/chinese/2015-03/25/content_7776291.htm
- [14] 「中国内外の専門家による「一帯一路」建設に関する見方と提言の概要[EB/OL]」
http://city.ifeng.com/a/20140821/411470_0.shtml
- [15] 『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を推進するビジョンと行動』
- [16] 『全国流通接続点都市設置計画(2015年-2020年)』
- [17] 『国の物流業発展を促進する三年の活動計画(2014年-2016年)』
- [18] 中華人民共和国商務部ウェブサイト:<http://www.mofcom.gov.cn/>
- [19] 中華人民共和国外交部ウェブサイト:<http://www.fmprc.gov.cn/web/>
- [20] 中華人民共和国工業と情報化部ウェブサイト:<http://www.miit.gov.cn/>
- [21] 国務院国有資産監督管理委員会ウェブサイト:<http://www.sasac.gov.cn/>
- [22] 中華人民共和国財政部ウェブサイト:<http://www.mof.gov.cn/pub/mof/>
- [23] 中華人民共和国交通運輸部ウェブサイト:<http://www.moc.gov.cn/>
- [24] 中華人民共和国税関総署ウェブサイト:<http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/>
- [25] 国家鉄道局ウェブサイト:<http://www.nra.gov.cn/>
- [26] 中華人民共和国国家品質監督検査検疫総局ウェブサイト:<http://www.aqsiq.gov.cn/>
- [27] 中華人民共和国国家統計局ウェブサイト:<http://www.stats.gov.cn/>

- [28] 中国共産党中央ネット安全と情報化指導グループ事務局ウェブサイト:<http://www.cac.gov.cn/>
- [29] 中華人民共和國中央人民政府ウェブサイト:<http://www.gov.cn/zhengce/index.html>.
- [30] <http://www.laohucaiying.com/news/19733/>
- [31] http://finance.ifeng.com/a/20151110/14063244_0.shtml
- [32] <http://www.xgs999.com/Article/xiangguan/201503/1350.html>
- [33] http://finance.ifeng.com/a/20150903/13954005_0.shtml
- [34] http://chanjing.beelink.com/html/201512/content_2568.htm
- [35] http://news.xinhuanet.com/world/2015-12/23/c_128559608.htm
- [36] <http://world.haiwainet.cn/n/2015/0513/c345793-28729738.html>
- [37] http://finance.ifeng.com/a/20150511/13695700_0.shtml
- [38] <http://finance.sina.com.cn/china/20150529/052922295880.shtml>
- [39] <http://www.zhonghuafuxingwang.com/webz/webhxs/2015-04-22/1512.html>
- [40] http://www.taiwan.cn/xwzx/PoliticsNews/201601/t20160107_11360283_2.htm
- [41] http://finance.ifeng.com/a/20151110/14063244_0.shtml
- [42] http://www.china.com.cn/guoqing/2015-06/03/content_35728456_2.htm
- [43] <http://www.hgsteel.cn/newscenter/news/2015/5/22/149314.html>
- [43] http://baike.baidu.com/link?url=MAH9BMfpCr_sLRclgbKzNlF0syMCMQJJqZ-4u98QIXY-qlluqZnnwDIBXWndSatGqoPiknwUChiXNq5cVKZu_a
- [45] http://epaper.zgsyb.com/html/2015-01/19/content_113807.htm

付録

文献検索に基づいた、現在の中国政府と研究者による「一帯一路」に関する主要研究分野

トップ構築の推進、「一帯一路」沿線省市の関連政策の一本化に関する研究^[1]

「一帯一路」の戦略ルートと政府・企業・民間の分業を推進する。^[2]

外国が推進する「一帯一路」に類似した戦略の経験と教訓^[2]

「一帯一路」沿線諸国の戦略のドッキング研究^[2]

「一帯一路」沿線重点地区の開発開放を支持する政策研究^[3]

「一帯一路」建設実施を推進する方法研究等^[3]

「一帯一路」の重大プロジェクトの実施を推進する研究^[3]

産業指定区を媒体として「一帯一路」の生産力協力を推進する際の問題研究^[3]

資金融資のシステム化推進に関する研究^[4]

沿線各国との観光協力の研究等^{[5][6][7]}

「一帯一路」沿線各国の複合輸送建設の研究^{[8][9]}

「一帯一路」建設を推進する投資融資体制の仕組み^[10]

中小企業の「外に出る」戦略の研究^[11]

国境を越えたeコマースの発展をサポートし、「ネット上のシルクロード」を共に建設する^[12]

対外協力の投資リスクの評価と海外利益の保障の仕組みを研究する。^[13]

【参考文献】

- [1] 趙可金「「一帯一路」は一体化した指導を強化すべき」。
http://www.china.com.cn/opinion/think/2015-06/10/content_35781878.htm
- [2] 「「一帯一路」の最近の研究テーマの選び方指南[EB/OL]」。
http://obor.bisu.edu.cn/art/2015/5/8/art_7466_71654.html
- [3] 「西部開発司2015年研究課題募集公告西部开发司2015年研究课题征集公告[EB/OL]」。
http://xbkfs.ndrc.gov.cn/gzdt/201504/t20150429_689996.html
- [4] 趙可金「「一帯一路」の資金融資にはシステム化が重要である[EB/OL]」。
<http://finance.huanqiu.com/br/column/bj/2016-01/8333863.html>
- [5] 郝玉蘭の他「共同でプロモーション現場、目的地の建設と旅行の円滑化---世界観光機関のシルクロード観光の発展のために三大措置」。
[EB/OL].http://obor.bisu.edu.cn/art/2015/2/13/art_7467_57561.html
- [6] 龔婷「「一帯一路」:国際世論の反応の初歩研究及び対応に関する提言[EB/OL]」。
http://www.ciis.org.cn/chinese/2015-03/25/content_7776291.htm
- [7] 「中国内外の専門家による「一帯一路」建設に関する見方と提言の概要[EB/OL]」。
http://city.ifeng.com/a/20140821/411470_0.shtml
- [8] 秦元太「複合輸送「一帯一路」に積極的に溶け込む[N]」『青島日報』、2015.09.08010。
- [9] 呂同舟「「一帯一路」の物流大ルートでは複合輸送の新たな構造が顕著である[J]」『中国遠洋航務』2015.12:18-19。
- [10] 本誌編集部「「一帯一路」戦略下の金融協力とリスク防止研究討論会の概要[J]」『金融論壇』2015.11:73-80。
- [11] 「中央国有企業の「外に出る」の現状の点検、中央国有企業80社の「一帯一路」の構成[EB/OL]」。
<http://news.sohu.com/20150715/n416797294.shtml>
- [12] 「国境を越えたeコマースの発展が「ネット上のシルクロード」の助けとなる」
http://news.xinhuanet.com/food/2015-09/01/c_1116430762.htm
- [13] 「「一帯一路」建設の重大なチャンス逃がすな」
http://zjrb.zjol.com.cn/html/2015-10/09/content_2916301.htm?div=-1

II-3. 鉄道貨物がつなぐ現代のシルクロード：「中欧班列」の実態と可能性

李 瑞雪

法政大学経営学部教授

1. はじめに

中国大陸と中央アジア、ヨーロッパを連結する鉄道輸送の定期サービスの開設は、いま注目されている。「中欧班列」(中国-欧州定期貨物列車)や「中亜班列」(中国-中央アジア定期貨物列車)と呼ばれるユーラシア大陸横断鉄道輸送サービスである。後述するように、2015年11月現在、中国の16都市発で20以上の「中欧班列」は運行されている。これらの鉄道貨物輸送サービスは、中国政府の打ち出している「一帯一路構想」の重点分野である「五通」の一つ、交通インフラ・ネットワーク構築の一環として位置づけられている。中国政府は「中欧班列」「中亜班列」を通じて新しい国際物流ルートの創成ひいては新しい経済圏の形成を目指している。

現代において、鉄道は海運と空輸に比べて、国際輸送の主役ではなく、補完的な手段にとどまっている。その理由は、一回あたりの輸送能力と運賃水準では海運と比べて劣っており、輸送スピードでは空輸に劣っているからである。しかし、中国はいま、鉄道による国際輸送メカニズムの創成に積極的に取り組んでいる。その狙いはどこにあるだろうか。本章では、国際物流の視点から「中欧班列」開設に至るまでの背景と経緯を考察したうえで、「中欧班列」の実態と特徴を解明する。なお、「中亜班列」は「中欧班列」のサブ・サービスという位置づけであるため、本章では「中亜班列」に触れつつも、主に「中欧班列」に焦点をあてる。

本章の構成は以下の通りである。まず2.では、中国国内での鉄道インフラ整備と鉄道貨物輸送サービスの進展状況から、「中欧班列」創設のための国内における基盤の整備状況を概観する。3.では、中国と周辺隣国との国際鉄道輸送に目を転じ、ロシア、モンゴル、中央アジアにつながる鉄道貨物輸送の歴史を簡潔にレビューし、こうした歴史的経験は、今日の「中欧班列」「中亜班列」にいかなる条件や礎を残してきたかについて考える。

続く4.では、公表されている資料や報道をもとに、最初の「中欧班列」の発足(2011年)から今日まで開通している主な「中欧班列」の概要をまとめ、その類型化を試みる。そして代表的路線である「渝新欧」を詳しく記述する。こうした発見事実を踏まえたうえで、5.節では「中欧班列」は新しい国際物流ルートに成長して行くについて検討を加えてみる。最後に、「中欧班列」の及ぼす影響を展望しつつ、本稿で積み残された研究課題に触れて本稿を締めくくる。

2. 中国国内における鉄道貨物関連のインフラ整備とサービス改善

2.1. 急速な鉄道インフラ整備

中国政府は1990年以降、物流基盤への投資を強化し、インフラ整備に重点的に取り組むようになった(李瑞雪,2014a)。その中で、鉄道建設も急ピッチで進められていった。2014年の鉄道総延長が1990年比でほぼ倍増して11.2万キロに達し、平均的に1年間あたり約2.25千キロの新規竣工という猛スピードであった。1985年に19.2%と8%にすぎなかった鉄道の複線化率と電化率は2013年にそれぞれ48.7%と54%に引き上げられた。

第12次5カ年計画期間中(2011-15年)は、さらに大規模な投資が鉄道インフラ整備に投じられている。中国鉄道総公司によると、2015年までの5年間は、当初2.8万億元という鉄道投資予算も巨額であるが、実際の投資執行総額は3.47億元に上るという。2014年の1年間だけの投資執行額は8,088億元に達し、新規供用の鉄道総延長は8,427キロである。最近発表された第13次5カ年(2016-22年)計画の案では、総額2.8億元を投じ2.3万キロの鉄道を新規建設することが盛り込まれているが、実際の投資額は4億元に膨らむのであろうと、鉄道総公司は見込んでいる。

こうした長期間にわたる大規模投資によって、2020年の完成を目標とした「8縦8横」の鉄道幹線網は既にほぼ出来上がり、2015年末の鉄道総延長は12万キロに達している¹。複線化率と電化率のいずれも当初の計画を上回っている水準になっている。また、ここ10年ほどで、1.6万キロを超えた高速鉄道網を整備し、繁忙路線の「客貨分離」（旅客輸送と貨物輸送を分離すること）によって、輸送能力の大幅な引き上げに成功した。

2.2. 6回にわたる運行速度の引き上げ

かかるハード面のインフラ整備によるキャパシティ強化に加えて、運用面やソフト面での輸送サービスの高度化も図られてきている。とりわけ、鉄道輸送のスピード向上や、定時性と利便性の改善を目指す改革は段階的に推進されていった。

1990年代中頃までは、中国の列車の平均運行速度は約40km/hに過ぎず、最高速度は110km/h以下であった。鉄道貨物輸送は、ほとんどヤード継走方式で運行されていたため、到着までの所用時間は極めて不安定で、貨物の追跡が基本的に不可能であった。こうした問題を克服し、ユーザーの利便性を高めるために、旧鉄道部は技術革新による運行速度の引き上げなど、多様かつ高度な輸送サービスの開発に取り組んでいった。

旧鉄道部は1997年から2007年まで、6回にわたり運行速度の引き上げを実施した。1997年4月に行った1回目の速度引き上げは、主として北京—広州、北京—上海、北京—ハルビンの3大南北幹線を対象に、最高速度140km/h、平均速度90km/hの特急列車を導入した。

翌年の1998年10月に実施した2回目も上記の3大南北幹線を主たる対象とした。最高速度を160km/hに引き上げ、全国の列車平均速度を55 km/h以上にアップさせることに成功した。また、広州—深圳の区間に中国初の200 km/hの準高速列車を導入した。

2000年10月に始めた3回目では、連雲港—蘭州、蘭州—ウルムチ—阿拉山口、杭州—株洲の3つの東西幹線と広州—九龍の南北幹線を主な対象とし、列車の最高速度は160 km/hまで引き上げられた。

2001年10月に実施した4回目になると、速度引き上げの範囲は全国鉄道網の大半に及んだ。とりわけ、北京—九龍、武漢—成都、上海—杭州、ハルビン—大連の区間は大幅なスピードアップとなった。引き上げ路線の総延長は13,000kmに達した。

2004年4月の5回目では、主要幹線に200 km/hの特急列車を初めて導入した。そのため、2004年は中国鉄道の高速時代の幕開けの年とされた。5回目速度引き上げ実施後、全国旅客列車の平均速度は65.7 km/hに達し、120 km/h以上の線路の総延長は1.65万キロにのぼる。

そして、2007年10月の6回目の引き上げでは、最高250km/hの列車が導入され、およそ1万キロの線路に160 km/h以上の列車が走る。時速120キロ以上の快速鉄道網の総延長は2.2万キロに達した。

2.3. 拠点直行方式の定期貨物列車の導入

度重なる運行速度引き上げは、既存の鉄道網の輸送キャパシティの拡大ももたらした。例えば、6回目の引き上げだけで、全国鉄道網の旅客輸送能力と貨物輸送能力はそれぞれ18%増、12%増であった。また、鉄道輸送の迅速性を向上させ、一日あたり千キロ以上の輸送を可能にした一方で、より複雑な鉄道オペレーション技術を求められる。従って、こうした段階的な速度引き上げの実施は、1万km以上におよぶ遠距離輸送サービスを導入するための技術と経験、そしてその後の高速鉄道の建設と運営に必要な技術や経験を準備し、鉄道輸送サービスの高度化につながった。実際、列車運行スピードの向上を推進すると同時に、旧鉄道部は貨物輸送サービスの高度化にも積極的に取り組んでいった(李・毛, 2008)。

具体的には、拠点直行方式の定期貨物列車と定期コンテナ列車、鉄道小包専用列車、小口貨物エクスプレス専用列車、シー&レール複合輸送のコンテナ定期列車など新しい輸送サービスを次々と導入し、多様なセグメントの輸送ニーズへの適切な対応が図られた。

¹ 「8縦8横」とは、中国政府は第10次5ヵ年計画で企画した鉄道幹線網の略称である。南北8本と東西8本合わせて16本の鉄道幹線から構成される。

(1) 「五定班列」(定期貨物列車)

「五定班列」は拠点直行方式によるダイヤ運行の貨物列車である。1997年4月に第1回の鉄道運行速度引き上げとほぼ同時に開始され、当時鉄道貨物輸送改革の目玉として注目を集めた。「五定」とは発駅・停車駅・終着駅、発着時刻、運行路線、列車番号、運賃の5つが固定するという意味である。従来のヤード継走方式と比べて、定時性があるため、荷主企業にとって、生産・販売計画と連動する輸送計画を立てやすく、利便性が高い。

サービスが発足した当初、効率的な集荷体制が構築されておらず、運休も頻発していたため、半数以上の線路で赤字運行を強いられたが、その後、一般貨物用の車両以外に、生鮮品、冷蔵・冷凍品、危険品など多種多様な商品を扱う車両を整備し、利用運送事業者と連携して集荷・配送体制を強化することなどによって、徐々に軌道に乗り支持を集めた。その後、順調に開通本数を増やし、サービスのカバーする範囲を広げていった。2000年は71本に、2001年は79本、2004年は92本、2007年は121本と、列車の本数が増加する一途を辿り、全国100余りの都市や港湾を連結し、中国鉄道の商業貨物輸送の主要な形態として大きな役割を果たしている。

その一方で、「五定班列」は当初、平均的に1日600kmと遅いスピードで運転され、トラック輸送よりも低い水準の運賃が設定されているため、運賃負担力が低く、スピード要求がそれほど高くない商業貨物を主な対象としていた。また、「五定班列」は1列車が43両編成×60トン積みで、大量輸送の優位性をもつため、バルク貨物の輸送に適し、実際、「五定班列」によって輸送される貨物の大半は原材料などバルク類の貨物で占められるという。

(2) 集装箱班列(定期コンテナ列車)

旧鉄道部は2000年にコンテナを「五定班列」に導入し、拠点直行方式の定期コンテナ列車を運行し始めた。車扱いの「五定班列」と比べて、1日800kmと平均運転速度が速く、安全性にすぐれ、船舶やトレーラーと連結する一貫複合輸送が容易になるため、精密機器や輸出入貨物などを中心に、取扱量は順調に伸びていった。2006年度の定期コンテナ列車の輸送量は315万TEU(Twenty-foot Equivalent Unit:20フィートコンテナ換算)、6,891万トンに達し、鉄道貨物輸送量全体の2.4%を占める。

2007年10月の鉄道運行速度引き上げ後に、定期コンテナ列車は全国の90本の鉄道線路で運行され、約220の都市を連結している。しかし、車扱いの「五定班列」と比べて積載能力が小さいという弱みがある。それを克服するために、鉄道省は主要幹線にダブル・スタック・トレイン(double stack train, コンテナ2段積み列車)の導入を試みたが、架線の高さなどの制約があり頓挫した。

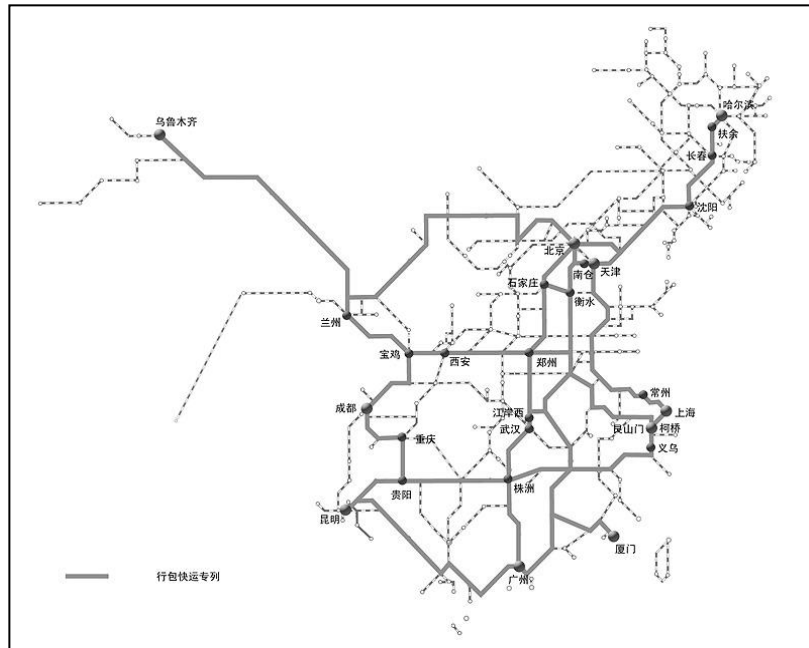
(3) 行包快運専列(鉄道小包専用列車)

中国の大半の長距離旅客列車には「行包車」と呼ばれる1~2両の小口貨物用の車両が組み込まれる。中には、旅客の預け荷物と鉄道小包が積まれる。前者は「行李」と呼び、鉄道旅客へ付帯サービスで、後者は「包裹」と呼び、郵便小包と同様な小口貨物輸送の一種である。「行包」とは「行李・包裹」の略称である。いずれも駅頭から駅頭までの輸送で、集荷・配達のためのサービスがなかった。しかし、ダイヤ運行の旅客列車に編成されるため、輸送スケジュールは比較的に安定的である。

1990年代後半に入ってから、旅客の手荷物の取扱量は減少する一方で、鉄道小包の取扱量は急速に増加するようになった。その背景には、ダイヤ運行の「行包」サービスを利用するB to B小口商業貨物が増えたことがある。しかし、旅客列車の荷物用車両だけでは、増え続けるこうした需要に見合う輸送力を提供することができなかった。そこで、1998年に旧鉄道部は第2次速度引き上げを機に、鉄道小包専用急行列車である「行包快運専列」の導入を決定した。

行包快運専列とは、貨物専用の列車であるが、旅客列車と同じようなダイヤが組まれる拠点直行急行列車である。中国の鉄道輸送では、旅客が貨物より優先的に輸送される。行包快運専列は旅客急行列車と同等な扱いとなるため、ダイヤの安定性が基本的に保証され、80~120km/hで運行される。列車全体は貨物輸送に供されることによって、従来の「行包」サービスより遥かに大きなキャパシティをもつ。

2008年5月現在、全国で14本の行包快運専列を往復で運行し(図1)、重要な経済都市の8割程度を網羅する。



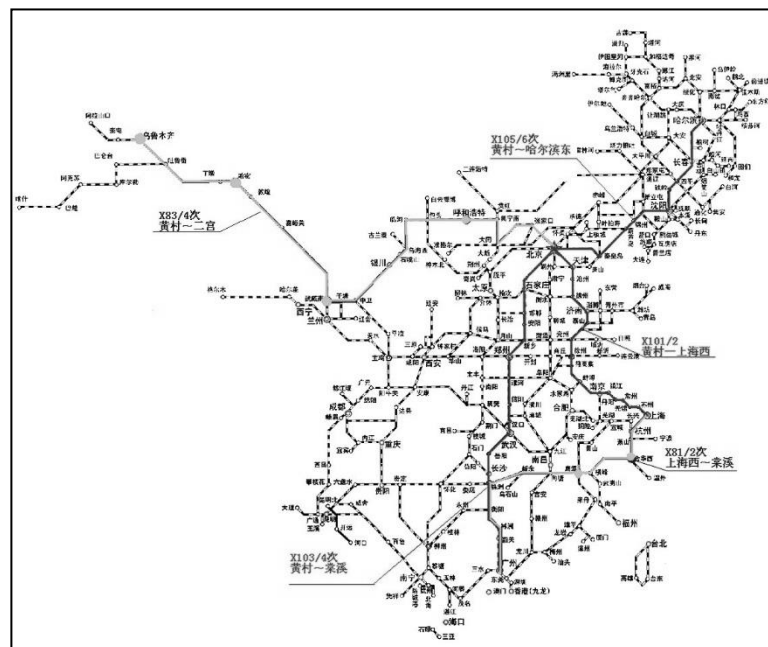
出所: www.cre.cn/creweb/index.jsp

図1 行包快運專列の運行路線図(2008年5月現在)

(4) 行郵專列(小口貨物と郵便物の専用列車)

「行郵專列」(小口貨物と郵便物の専用列車)は、2004年5月に旧鉄道部と国家郵政局が連携して第5次鉄道運行速度引き上げを機に導入した貨物専用列車である。最高時速が160km/hで、当時の長距離特急旅客列車の同等かそれ以上の扱いを受ける拠点直行特急貨物列車である。

2008年現在5本の路線に「行郵專列」を開通し、1昼夜1往復の運行を行っている(図2)。高速性、定時性、安全性、確実性などの面で優れるため、運行開始後、比較的の高い運賃水準にもかかわらず、荷主企業から強い支持を集めた。とりわけ家電製品、アパレル、医薬品、自動車部品、電子部品などの商品価値の高い貨物の輸送において、強い競争力を示した。開通して以来、9割以上の積載率が一貫して維持されたという。



出所: www.cre.cn/creweb/index.jsp

図2. 行郵專列の運行路線図(2008年5月現在)

行郵専列は18両編成で、そのうち、2両は冷蔵車両である。一般車両の容積は160m³で、最大積載能力は23トン。冷蔵車両の容積は115m³で、最大積載能力は15トン。貨物1口の重量は300キロ以下と規定されている。フォークリフトなどの荷役機器による効率的な積卸が可能になるように、車両のドアの幅を2.2mと広く設計した。車両内に監視カメラ、温度センサー、火災センサー、GPSを設置し、24時間の追跡・監視が可能である。

積卸などの荷役作業は貨物駅内か隣接地に整備された行包行郵基地(ターミナル)で行われる。基地に貨物を集約させて集中処理することによって、荷役コストの低減と荷役時間の短縮を図り、ユーザーの利便性を高める。

(5) 海鉄聯運集装箱班列(シー&レール複合輸送定期列車)

WTO加盟後の輸出入の急増を受けて、2003年頃から中国政府は海上コンテナ輸送とリンクする鉄道コンテナ輸送サービスの拡大に取り組み始めた。2010年頃になると、全国で3大海鉄聯運のルートをはほぼ形成した。即ち、①大連港と営口港をノードとし、ハルビン・長春・瀋陽、満洲里、通遼などの東北地域の主要都市につながるルート、②天津港をノードとし、太原、フフホト、西安、銀川、蘭州、西寧、ウルムチ、包頭、二連浩特、阿拉山口などの華北、西北の主要都市につながるルート、③青島と連雲港をノードとし、鄭州、西安、蘭州、ウルムチ、阿拉山口など経由で中央アジア、ヨーロッパまでつながるチャイナ・ランドブリッジ(CLB)の3つである。

しかし、この時点では鉄道を利用する輸出入の海上コンテナ貨物はまだ全体の2%程度にとどまった。中国政府は「海鉄聯運」の拡大を推進するために、コンテナの海上輸送と鉄道輸送をシームレスに連結させるべく、従来の3大ルートをベースにして、6つの「海鉄聯運」モデルルートの構築を第12次5カ年(2011-15年)計画に盛り込んだ。具体的には、①大連-東北地域、②天津-華北・西北地域、③青島-鄭州および龍海鉄道沿線都市、④連雲港-阿拉山口までの蘭新鉄道沿線都市、⑤寧波-華東地域、⑥深圳-華南、西南地域の6つである。これらのルートに沿って、数多くの海鉄聯運の集装箱班列(コンテナ定期列車)を開設している。これらの班列は、「集装箱班列」の系列に組み込まれている。

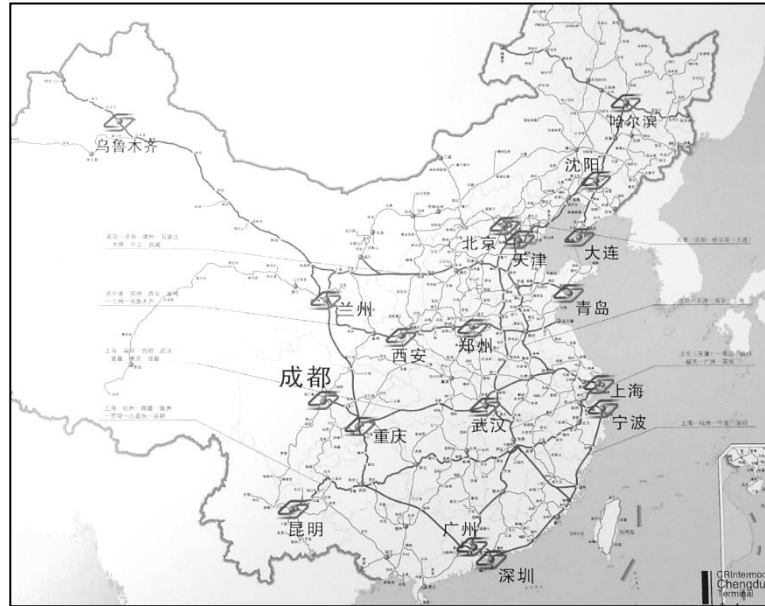
一連の拠点直行型貨物列車の導入を踏まえて、旧鉄道部は2012年に全国で合わせて115本のダイヤ運行の拠点直行型貨物快速列車を運行することを決定し、運行速度によって特快(160km/h)、快速(120km/h)、普快(80km/h)の3種類に分けていた。2014年の改訂では、特快、快速、快運、中欧班列、中亜班列、海鉄聯運コンテナ快運、普快班列の7種類に細分した。いずれも拠点直行型の貨物列車である(諸葛・陳,2015)。

2.4. 近代的な鉄道コンテナターミナル・ネットワークの整備

1990年代から相次いで導入された諸々の鉄道貨物輸送形態の主たる狙いの一つは、コンテナ定期列車を増やし、鉄道貨物輸送の拠点直行化とコンテナ化を推進することである。しかし、「中国交通統計年鑑(2008年)」によると、2007年に90の線路でコンテナ定期列車が運行され、220の都市をカバーしているが、実際の運行便数は少なかった。2008年の1年間に運行したコンテナ定期列車は合計10,841便で、1線路あたり毎週平均の運行便数は2、3便に過ぎなかった。

コンテナ定期列車の発展を阻害する要因として、旧鉄道部からまず問題視されたのは荷役施設の不適合であった。即ち、従来の荷役とマーシャリングのターミナルは、継走方式の車扱い列車を前提に設計されたもので、直行方式のコンテナ列車の荷役及び編成には適合しないという問題である(諸葛・陳,2015)。そこで、拠点直行方式のコンテナ列車専用のターミナルを整備し、それらを鉄道コンテナ輸送システムの中核ノードとして全国で配置するという計画が策定された。即ち鉄道コンテナ・センター駅(中国語名「鉄道集装箱中心站」)整備計画である。

具体的には、全国の重要港湾や交通要衝の都市で計18ヶ所のコンテナ専用の大規模ターミナルを新規建設し、それらを鉄道コンテナ貨物輸送システムの中心的なノードに位置付けるという計画であった。同計画は「中長期鉄道網企画」と「鉄道第11次5カ年(2006~10年)計画」の中に盛り込まれ、順次着工するようになった。2015年11月現在、青島、大連、上海、鄭州、西安、武漢、昆明、重慶、成都、ハルビンの10ヶ所は既に完成し、稼働している。また、ウルムチと天津は既に着工している。

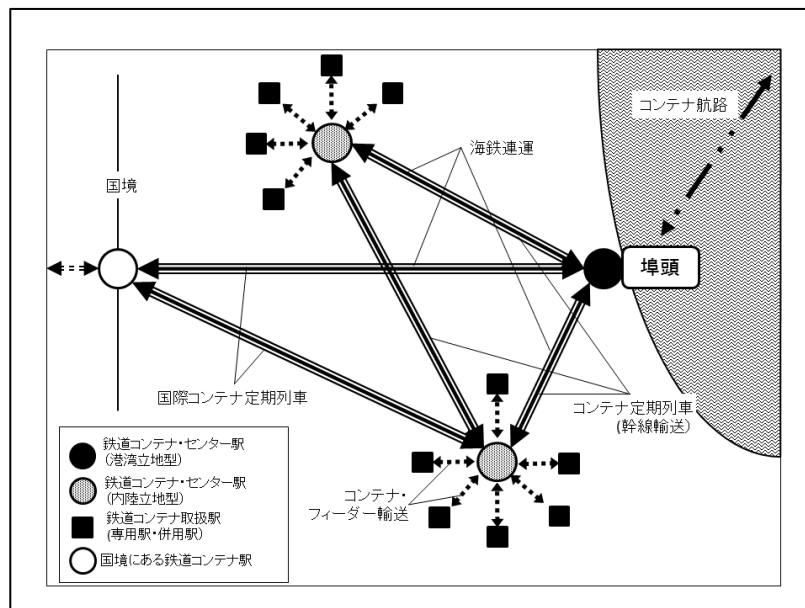


出所：中鉄聯合国際集装箱有限公司の提供資料より引用

図3 計画された鉄道コンテナ・センター駅ネットワークとコンテナ定期列車ルート

10のセンター駅は、港湾立地型と内陸立地型に大別できる。前者は上海、大連、青島の3駅で、残りは後者に分類される。また、内陸立地型の各駅の中では、中継貨物の扱いが比較的多い鄭州、武漢、西安、ハルビンの4駅に対して、西南地域の昆明、重慶、成都の3駅はオリジナル貨物がほとんどだという。従って、鄭州、武漢、西安、ハルビンの4駅は広域的な物流ハブに成長し、西南地域の3駅は当該地域への加工産業移転をサポートする物流拠点になることが期待されている。

これらのコンテナ・センター駅は、もっぱらコンテナ定期列車の運行のために建設している。従来の鉄道貨物駅と比べて、機械化、情報化が格段に進み、荷役能力と作業効率は大幅に改善するため、コンテナ貨物列車の発車、荷役、到着に適する近代的なターミナルである。センター駅をハブ拠点として開通するコンテナ定期列車は3種類ある(図4)。即ち、①センター駅間を結ぶ直行列車、②センター駅と主要港湾を結ぶ直行列車(海鉄連運)、③センター駅と国境貿易都市を結ぶ直行列車(国際コンテナ定期列車)の3つである(李瑞雪,2014a)。



出所：李瑞雪, 2014a: 96頁

図4 鉄道コンテナ輸送のハブ・アンド・スポーク・システムの概念図

ここまで詳述した旧鉄道部の様々な取組みは、今日の「中欧班列」にとって重要な意味をもつ。即ち、鉄道インフラの拡充、列車運行速度の向上、拠点直行方式による鉄道コンテナ輸送の導入、鉄道コンテナターミナル・ネットワークの整備は、国境を越えて欧州までつなぐ鉄道コンテナ定期列車を開通するために、物理的、技術的基盤を構築したとともに、必要な経験やノウハウを蓄積したのである。

3. ロシア、モンゴル、中央アジアとの国際鉄道輸送の歴史

3.1. 中東鉄道

中国とヨーロッパは鉄道輸送でつながる歴史は、実は前世紀初頭にさかのぼる。1903年に、帝政ロシアの建設したシベリア鉄道の東部区間のバイパスとして開通した中東鉄道（中国東方鉄道の略称。別名：東清鉄道）は、中国東北部からロシア、さらにヨーロッパにつながる近代的な陸上交通ルートの嚆矢である。全長2,400キロの中東鉄道は建設開始の時点から長い年月、日本とロシア（及びその後の旧ソ連）の間でその所有権および付属権益を巡り、激しい抗争が繰り広げられていた。それがゆえに、この鉄道は半植民地化されていた中国の屈辱な歴史の象徴的な存在と見る向きがある。その一方で、大量な貨物はこの鉄道を通して中国、ロシア、朝鮮半島、日本などへ輸送され、国際輸送ルートとしては大きな役割を果たしていたことも事実である（表1）。

表1. 中東鉄道の貨物輸送量（1912-1923）（単位：万トン）

年	貨物輸送量	年	貨物輸送量
1912	112	1918	127
1913	117	1919	128
1914	109	1920	153
1915	181	1921	204
1916	209	1922	246
1917	202	1923	278

出典：宓，2007：380頁

帝国主義時代の産物であった中東鉄道²は、1952年に旧ソ連から中国に移譲され、濱洲鉄道（ハルビンー満洲里）、濱綏鉄道（ハルビンー綏芬河）、哈大鉄道（ハルビンー大連・旅順）に再編された。その後、度重ねる改造・改修を経て、今日に至っても中国東北地域鉄道網における重要な幹線であり続けている。ロシアとの国境にある満洲里と綏芬河の両駅を通過する国際列車は毎年多くの旅客と貨物を中国とロシア、ヨーロッパの間で輸送している。

3.2. 中モ露鉄道

中国とロシア、ヨーロッパを結ぶもう一つの国際鉄道は、集寧ー二連浩特ーウランバートルーモスクワの中モ露鉄道で、総延長が7,858キロである。中国国内の区間（集寧から二連浩特まで）は集二鉄道と呼び、1955年に竣工した。モンゴル国内のウランバートルからZamyn-Uudまでもほぼ同じ時期に完工し、翌年の1956年に二連浩特経由の北京ーモスクワ間の国際鉄道輸送は開通した。このルートは満洲里経由のルートより1,141キロも短くなるため、その後の北京ーモスクワの国際旅客列車（K3／K4）は一貫してこの線路を通っている。2005年から不定期に運行したドイツのフランクフルトから中国内モンゴルのフフホトまでの国際鉄道コンテナ列車（「如意号」）も、中モ露鉄道を通っていた。

² 日露戦争後、敗戦したロシアは中東鉄道の支線の長春から大連までの線路および付属権益を日本に割譲した。日本はそれを南満洲鉄道に改名し、広軌から標準軌に改造した。第二次世界大戦時中、日本は旧ソ連から中東鉄道をすべて買収して、南満洲鉄道と合わせて満洲鉄道に名称変更した。終戦後、満洲鉄道は旧ソ連に接收され、中国長春鉄道（中長）と再び名称変更した。

集二鉄道は、もともとロシアとモンゴルの鉄道と同じ広軌の1.52mゲージを採用したが、60年代に中ソ関係が悪化したため、標準軌の1.435mゲージに改造された。従って、国境の駅で積み替えをしなければならない。

3.3. チャイナ・ランドブリッジ(CLB)

3つ目に完成したヨーロッパに結ぶ国際鉄道線路は、チャイナ・ランドブリッジ(CLB)と呼ばれるユーラシア大陸東西横断鉄道である。1990年9月に蘭新鉄道(蘭州—新疆)のウルムチから阿拉山口までの線路の完工と、カザフスタン鉄道との接続をもって、チャイナ・ランドブリッジは正式に誕生した。このユーラシア大陸横断鉄道は東端の連雲港から阿拉山口までは4,182キロで、ロッテルダムまでは10,800キロである。チャイナ・ランドブリッジの鉄道コンテナ国際輸送サービスは1992年12月に開始し、以来、アジアとヨーロッパを連結する重要な陸上通路として、関心を集めている。ちなみに、このルートは古代のシルクロードと重なる部分が多い。

折しも、旧ソ連崩壊後の混乱の中で、シベリア鉄道の運行は安定性と安全性に問題が多かったため、それまでシベリア・ランドブリッジ(SLB)を利用していた日本や韓国の荷主企業の多くはCLBにシフトした。また、中国政府は2000年以降、シー＆レール複合輸送を積極的に推進しているため、CLB経由で中央アジア、ヨーロッパ向けの海上コンテナは次第に増加していった。

もともと、中央アジアの鉄道も広軌であるため、カザフスタンとの国境での積み替えは大きなボトルネックとなって、阿拉山口でしばしば積み替え待ちのコンテナは滞留してしまい、輸送の安定性に問題が多かった。2012年以降、高速積み替え施設の投入やホルコス(霍爾果斯)経由のバイパス路線の供用開始などにより、この問題は大幅に緩和した。

3.4. 鉄道貨物輸送の連結に関する政府間協定

第2次世界大戦までの中東鉄道や南満州鉄道、滇越鉄道(昆明—ハノイ)での国際輸送は、クロスボーダーの輸送でありながら、いずれも特権を持つ帝国主義的な事業体による一貫運営となっていたため、国家間協議体制はほとんど無かった。しかし、現代の国際鉄道貨物輸送は、主権国家間で協定を結び、協調体制を構築しなければならない。とりわけ、コンテナ扱いの鉄道輸送では、異なる鉄道運営主体間のコンテナ相互利用に関する協定がなければスムーズな一貫輸送が困難になる。

中国とロシアの鉄道当局は1999年12月に初めて、「中国鉄道部とロシア連邦交通部の鉄道コンテナ相互使用による貿易貨物の輸送に関する協定」を締結した。この協定は2006年に一連の新協定に取って代わられたが、両国の鉄道コンテナ相互利用の促進という方針が引き継がれ、相互利用のルールと基本条件を整備した。こうした取り決めは、両国間のスムーズな鉄道コンテナ一貫輸送にとって大きな効果をもたらした。たとえば、満洲里駅を通過したロシア向けのコンテナ貨物のうち、相互利用のコンテナの割合は2006年の0.39%から2012年の40.94%まで増加した(表2)。

表2 2006—2012年、中国／ロシア相互利用鉄道コンテナの推移
(満洲里駅通過のロシア向け貨物)

年度	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A: 相互利用コンテナの貨物量(TEU)	81	3984	6787	9237	19898	21268	22144
B: コンテナ貨物の総量(TEU)	20973	47886	46953	18212	40410	51683	54088
A/B (%)	0.39	8.32	14.45	50.72	49.24	41.15	40.94

出所: 王, 2013: 10頁より加筆修正

中国とカザフスタンは、1998年に鉄道コンテナ相互利用の協定を結び、2006年に改定した。この協定に基づいて、中国の旧鉄道部(現在の鉄路総公司)傘下の中鉄コンテナ運輸とカザフスタン国鉄傘下のカザフスタン運輸サービス社は、相互代理契約を結んでいる。この他にも両国は鉄道に関する数多くの協調体制を構築し、スー

ズな鉄道コンテナ一貫輸送のための基盤を整備してきた。こうした取り組みは大いに奏功した。阿拉山口を通過したコンテナは2000年の8,788TEUから2012年の255,678TEUに急増した。

3.5. 鉄道貨物の一貫輸送に関する国際協定:SMGSとCIM

もう一つ特筆すべき事として、中国が「国際鉄道貨物一貫輸送に関する協定」(Agreement On International Railroad through Transport Of Goods、以下SMGS)および「国際鉄道貨物に関する協約」(Convention Concerning International Carriage of Goods by Rail、以下、CIM)との関わりである。SMGSは1951年に旧ソ連と東欧諸国、モンゴルを中心に締結した国際条約で、中国は1954年に加盟した。旧ソ連が崩壊した後も、加盟国間で依然として、SMGSで定められるルールに則って国際鉄道貨物一貫輸送を行っている。なお、SMGS加盟国の政府間協議組織として、「鉄道協力機構」(OSJD)が設立されており、現在の加盟国は27で、ドイツ、フランス、ギリシャ、フィンランドはオブザーバーとして加わっている。

一方のCIMはもともと1890年にスイスのベルンで調印した国際協定を、1961年に再締結したもので、1975年1月1日に正式に発効した。現在、西ヨーロッパ、南ヨーロッパ、北欧の国々を中心に24カ国が加盟している。政府間協議組織としては、国際鉄道貨物政府間機構(Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail, OTIF)が設立されている。一部の東欧・中欧の国、たとえば、ポーランド、チェコ、スロバキア、ハンガリー、ルーマニア、ブルガリア、リトアニアはSMGSとCIMの両方に加盟している。

このように、歴史的な原因によって、ユーラシア大陸において2種類の国際鉄道貨物輸送に関するルールが存在している。このことは、中国と欧州の間の一貫鉄道貨物輸送に少なからぬ障害をもたらした。たとえば、中国発ドイツ向けの貨物は、まず中国でポーランドまでのSMGS様式のウェイビル(waybill)を発行して、そしてポーランドで仕向け地のドイツまでのMIS様式のレールウェイビルを再発行しなければならない。ドキュメントなどの作成・提出など手続きが煩雑になるだけでなく、責任分担、適用法律、保険の範囲も複雑になってしまい、時間もコストもかかる。

この問題を解決すべく、OSJDとOTIFは2005年から共同チームを発足して、統一様式のウェイビルの制定に取り組んだ。2006年にウクライナなどでのテスト運用を経て、翌年の07年に東欧諸国で正式に統一様式のウェイビル、CIM/SMGS Waybill、を導入し運用を開始した。中国の鉄道当局は2010年に導入を決定し、同年12月に「CIM/SMGS Waybill利用ガイドブック」をSMGSの第22号附則として制定した。この統一様式のウェイビルは、翌年の2012年に幾多のテスト使用を経て、10月31日重慶―デュイスブルク定期貨物列車で初めて正式に使用した。CIM/SMGS Waybillの導入は、中国―欧州間の鉄道貨物一貫輸送ビジネスにとって重要な制度的基盤となっている(王,2013; 孟,2014)。

4. 開通している主な「中欧班列」

4.1. 乱立気味の「中欧班列」

ここ数年間、中国の16以上の都市で、「中欧班列」や「中亜班列」を設立されている。まるでブームのごとく突如として現れたように見えるが、実際のところ、多くの歴史的な積み重ねのうえで生成した。このことは、ここまでの考察からもある程度ご理解いただけるであろう。決してゼロから突然出来上がったものではない。

とはいえ、2011年の最初の「中欧班列」、「渝新欧路線」の開通からたった5年間で、16以上の都市に20数本の「中欧班列」を始めたということは、乱立と言われても仕方がない状況を呈している。

表3. 主要な「中欧班列」の概要

中欧班列 の名称	導入時期	始発駅	終着駅	走行総距離 (KM)	所要時間 (日)	運営主体
渝新欧	2011年3月	重慶	デュイスブルク(独)	11,179	14	渝新欧(重慶)物流有限公司
滇新欧(渝新欧 +昆明)	2015年7月	昆明	デュイスブルク(独)		17	雲南新シルクロード快鉄班列公司
漢新欧	2012年10月	武漢	パルドゥビツェ(チェコ)、ハ ンブルク(独)、デュイスブ ルク(独)、ウッチ(波蘭)	10,863 (チェコまで)	17	武漢漢欧国際物流有限公司
蓉欧快線	2013年4月	成都	ウッチ(波)	9,826	10	成都重欧班列物流有限公司
厦蓉新欧(蓉欧 快線+アモイ)	2015年7月	アモイ	ウッチ(波蘭)		14	成都重欧班列物流有限公司
鄭新欧	2013年7月	鄭州	ハンブルク(独)	10,214	14~16	鄭州鉄道局
蘇満欧	2013年9月	蘇州	ワルシャワ(波)	11,800	11~14	中鉄多聯上海分公司
粵新欧	2013年11月	東莞 (石龍 駅)	モスクワ(露)	10,000以上	15	広鉄集団、東莞中外運物流中心
西新欧(長安 号)	2013年11月	西安	ロッテルダム(蘭)／モスク ワ(露)	9,850／7,251	18/14	N.A
湘欧快線	2014年10月	長沙	デュイスブルク(独)	11,808	18	広州鉄道(集団)長沙貨運センター
義新欧	2014年11月	義烏	マドリード(西)	13,052	21	義烏天盟実業投資有限公司
哈欧	2015年2月	ハルビ ン	ビクリヤニ(露)／ハンブル ク(独)	6,574／9,820	10~13	哈欧国際物流公司
遼満欧	2015年4月	大連	モスクワ(露)、ハンブルク (独)	10,868		大連港務集団
中欧班列 (石河子)	2015年5月	石河子	チェリヤビンスク(露)	2,500	5	N.A
合新欧	2015年6月	合肥	ハンブルク(独)	11,000	15	安徽新重欧国際物流有限責任公司
長満欧	2015年8月	長春	シュヴァルツハイデ(独)	9,800	14	長春国際陸港発展有限公司
瀋満欧	2015年10月	瀋陽	ハンブルク(独)	11,000	12~14	瀋満欧(瀋陽)国際物流有限公司
営満欧	2008年	営口	モスクワ、ワルシャワ、 Sjeng Te Rowlett(ベラルー シ)、ドブラ(スロベニア)、 ハンブルク(独)、カルーガ (露)	8,400(カルーガ まで)／11,000 (Dobraまで)／ 14,000(ハンプ ルクまで)	13~23日	営口港務集団、遼寧瀋鉄紅運物流 有限公司

出所：メディア報道などに基づき筆者作成。

4.2. 「中欧班列」の類型化

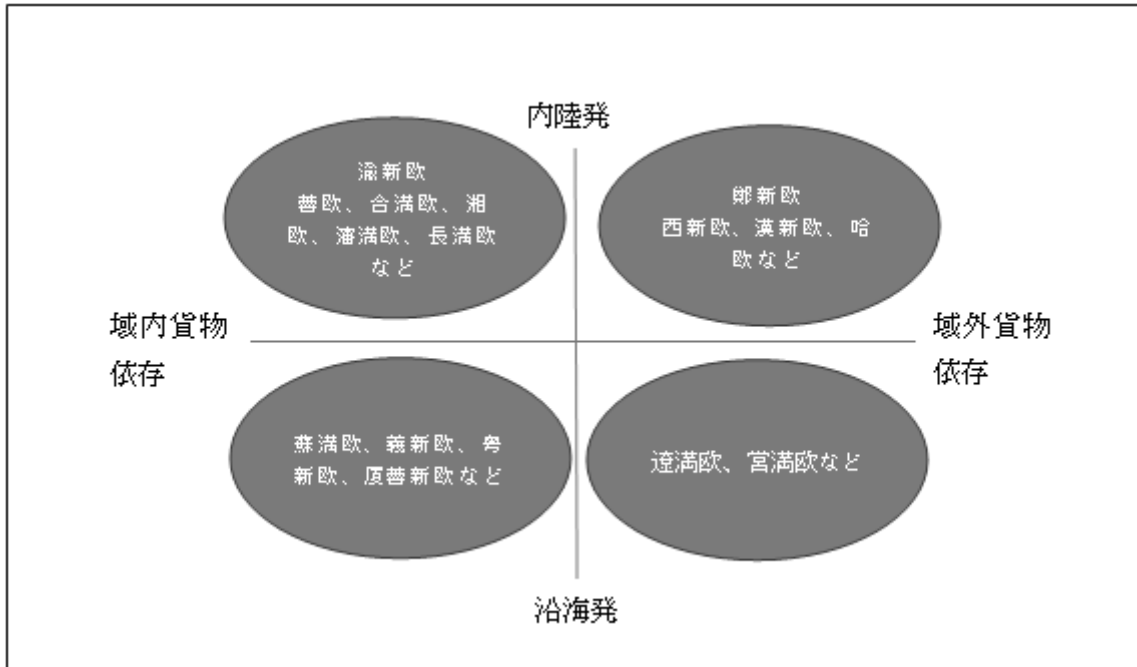
これらの「中欧班列」は始発駅の存在する土地の特性によって、2種類に大別できる。即ち、内陸発と沿海発である。重慶、成都、昆明、西安、鄭州、武漢、合肥、ハルビン、石河子、瀋陽、長春、長沙から出発するのは前者に属すが、残りの大連、アモイ、蘇州、義烏、営口、東莞からの列車は後者に属す。集荷の地理的範囲によっては、域内貨物依存型と域外貨物依存型に分けることができる。重慶、成都、合肥、蘇州、義烏、東莞、長沙、石河子、瀋陽、長春からの班列などは前者に入るが、鄭州、西安、武漢、ハルビン、昆明、大連、営口などは後者に入る。

従って、始発駅の立地と集荷範囲を2つの軸にして、「中欧班列」を4類型に分けられる(図5)。即ち、

- ①内陸発の域内貨物依存型：渝新欧、蓉欧、合満欧、湘欧、瀋満欧、長満欧など
- ②内陸発の域外貨物依存型：鄭新欧、西新欧、漢新欧、哈欧など
- ③沿海発の域内貨物依存型：蘇満欧、義新欧、粵新欧、厦蓉新欧など

④沿海発の域外貨物依存型:遼満欧、営満欧など

の4類型である。



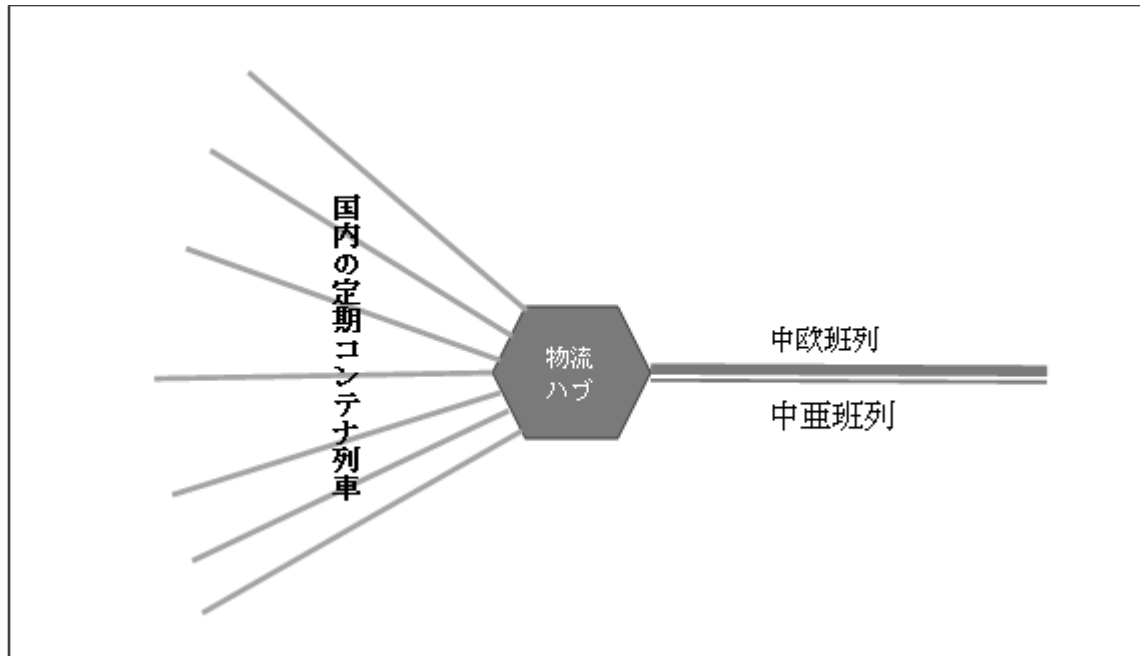
出所:筆者作成

図5 主要「中欧班列」の分類

4類型の中で、「中欧班列」のコンセプトを最初に打ち出して具現化したのは内陸発の域内貨物依存型である。後述した渝新欧の事例からも分かるように、このタイプの「中欧班列」は、域内の産業集積の形成とそれに伴う欧州向け輸出の増大に対応して開発された国際輸送ルートである。域内産業集積から提供されるベースカーゴがあるため、比較的に安定的な運行が維持されている。それに、沿海の港湾まで長距離のドレイジ輸送を省き、トータルの輸送リードタイムの大幅短縮というメリットがある。

しかし、欧州までつながる国際鉄道貨物一貫輸送サービスの中で、最も早く創成したのは、むしろ沿海発の域外貨物依存型である。表3で示した通り、「営満欧」路線は2008年に既に開設され、「渝新欧」路線より3年ほど早かった。このタイプの「中欧班列」「中亜班列」の多くは、従来の「海鉄連運班列」やCLB班列の衣替えであるか、それらの更新版である。大連と営口の他に、連雲港、天津、青島、寧波、深圳などの港でも、従来の「海鉄連運」「CLB運送」の便を「中欧班列」に衣替えして、それぞれ「連新欧」路線、「津新欧」路線、「青新欧」路線、「甬新欧」路線、「深新欧」路線に変更する計画が立てられているという。

内陸発の域外貨物依存型の「中欧班列」の発地は、交通の要所にあり、広域的に集荷することが期待されている。典型的なのは、鄭州や武漢、西安、ハルビンである。これらの物流ハブに広域的に貨物を集約し、それを「中欧班列」に積載するというモデルが想定される。そのために、これらの都市にある鉄道コンテナ・センターをハブに、他の地域に連結する定期コンテナ列車を増やすことが重要である(図6)。その狙いは、国内の定期コンテナ列車と「中欧班列」のリンケージを形成することによって、中国欧州間の太い鉄道物流ルートを育成することにある。後述するように、この目標の実現に向けて、地方政府は域外のコンテナ貨物に対して国内輸送コストの補填など積極的な支援策を採っている。



出所：筆者作成

図6 国内の定期コンテナ列車と「中欧班列」「中亜班列」のリンケージ

やや分かりにくいのは、沿海発の域内貨物依存型の存在意義である。中国沿海部の港湾から発達した外航海運のサービス網があるのに、割高の鉄道輸送サービスを利用する必要性があるのか疑問であるが、海運と空輸の中間にある代替サービスを開発して、荷主企業の多様なニーズに応える目的があるのだろう。とくにリードタイムの短縮が望ましいが、高コストの空輸が利用困難な貿易貨物にとって、適切な輸送サービスになるものと思われる。

4.3. 代表的な「中欧班列」：渝新欧

現存する数々の「中欧班列」の中に、比較的に成功と評価されているのは、「渝新欧」路線である。「渝新欧」路線は上述した内陸発の域内貨物依存型の「中欧班列」として、中国欧州間の物流大動脈となるか注目されている。ここで、この「中欧班列」についてより詳しく考察することで、「中欧班列」の今後の可能性を探る次節につなげる。

4.3.1 設立経緯と現状

「渝新欧」路線とは、重慶—新疆—欧州の略で、重慶から新疆の阿拉山口経由で欧州に結ぶ定期貨物列車のことである。2011年3月19日に正式に運行開始した。中国国内における主要な沿線都市は、西安、蘭州、ウルムチがある。途中、カザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランドを通過し、最終到着駅はドイツのデュイスブルクである。総距離は11,179kmに上り、駅頭から駅頭までの所要時間は最初の16日間から14日間に短縮した。1ヶ月以上を要する海運と比べて輸送のリードタイムは大幅に短縮する。

重慶から欧州まで鉄道による一貫貨物輸送について検討され始めたのは、2009年である。当時、大手PCメーカーのヒューレット・パカード(HP社)は、深圳にあったPC製造基地を重慶に移転した。重慶市政府はHP社を誘致するために、重慶から深圳までの定期コンテナ列車の開設、重慶から深圳までの期限付き輸送費補助、重慶から欧州まで定期コンテナ列車開設の推進を約束した(李：2014b)。この時点から、重慶—欧州の鉄道一貫輸送の実現に向けて、重慶市政府は、旧鉄道部、税関総署、DB社(ドイツ鉄道)、シンガー社、TEL社(DBとロシア鉄道の合弁)、カザフスタン鉄道公社などと、協議を重ねていった。

同年8月にベルリンで開催されたユーラシア鉄道会議で、中国、カザフスタン、ロシア、ポーランド、ドイツの5カ国の鉄道当局+重慶市政府の合同会議(「五国六方会議」)を重慶—欧州の鉄道一貫輸送を実現するための協調機構と決定した。10月に早速、1回目のテスト運行(重慶から阿拉山口までのみ)が行われた。11月に中国、ロシ

ア、カザフスタンの3カ国は、通関の迅速化と簡素化に関する協定を結び、一貫輸送の鉄道貨物に対する税関の重複検査を免除することが定められた。この協定はのちに、ポーランド、ベラルーシ、ドイツも参加した。

こうした制度上の準備を経て、2011年1月に2回目のテスト運行を実施した。電子製品や精密機器のロシアなどの寒冷地の冬季輸送が可能かどうかを検証するのも今回のテストの狙いの一つであった。2回目のテストも成功に終わったため、2011年3月19日に「渝新欧」路線は正式にスタートした。

「渝新欧」路線は正式に開通してから2015年7月14日迄、計338便を運行した。内訳として、行きは287便で帰りは51便で、のべ3万TEUの輸送実績を達成した。2015年に入ってから行きが週に4便、帰りが週に1便の頻度で比較的に安定的なスケジュールを維持しているという。そのため、1年間250便（うち、行きは150便、帰りは100便）に達する見込みである。稼働中の「中欧班列」の中で、運行便数や運行安定性、輸送実績において突出している。

「渝新欧」路線は特定の大ロユーザー向けの列車を運行すると同時に、コモンキャリアとして一般向けのダイヤ運行の「公共班列」（定期列車）を2014年4月から開通している（表3）。開通して以来、安定的に運行している。表4で示されているように、2015年の2月だけは旧正月の影響で3便を欠航したが、他の月には欠便がなく、むしろ増便が多かった。「公共班列」の開通によって、サービスの信頼性を高め、域内外から多くの中小零細型の荷主を引き付けている。

表4 渝新欧「公共班列」2015年ダイヤ

月	月曜日	木曜日	土曜日	備考
1	4, 12, 19, 26	1, 15, 22, 29	3, 10, 17, 24, 31	欠便増便無し
2	2, 9, 16	5, 12	7, 14	欠便 3 便
3	2, 9, 16, 23, 30	5, 12, 19, 26	7, 14, 21, 28	欠便増便無し
4	13, 20, 27	2, 9, 16, 23, 30	4, 11, 18, 25	欠便増便無し
5	11, 18, 25	7, 14, 21, 28	9, 16, 23, 30	増便 3 便
6	1, 8, 15, 29	4, 11, 18, 25	6, 13, 20, 28	増便 4 便
7	6, 13, 20, 27	2, 9, 16, 23, 30	4, 11, 18, 25	欠便増便無し
8	3, 10, 17, 24, 31	6, 13, 20, 27	1, 8, 15, 22, 29	増便 5 便
9	7, 14, 21, 28	3, 10, 17, 24	5, 12, 19, 26	増便 4 便
10	12, 19, 26	1, 15, 22, 29	10, 17, 24, 31	増便 4 便
11	2, 9, 16, 23, 30	5, 12, 19, 26	7, 14, 21, 28	増便 4 便
12	7, 14, 21, 28	3, 10, 17, 24, 31	5, 12, 19, 26	増便 2 便

出所：渝新欧（重慶）物流会社のオフィシャル・サイトより引用。

4.3.2 成功要因

「渝新欧」路線は20本以上の「中欧班列」の中では、比較的に成功していると評価されている。その成功の要因は、域内で形成された電子・自動車の産業集積と、数々の技術的、制度的なイノベーション、競争力のある運賃設定に求めることができる。

(1) 域内の産業集積から提供されるベースカーゴ

2009年のHP社進出を皮切りに、2011年まで重慶は世界最大のノートパソコン製造地になっている。HP社、宏碁、華碩の3大パソコンメーカーの他に、鴻海（ホンハイ）、和碩聯合科技（ベガترون）、広達電腦（クアンタ）など6社EMS（受託製造サービス）大手、さらに300社以上の電子部品企業は、重慶で大規模な工場を設立した結果、年間1億台パソコンの製造能力を擁するようになった。2014年の生産高は6,300万台に達し、世界全体の4割ほどを占める。そのうちの大半は中国以外の市場で販売される。自動車産業の集積はより早い時期に形成していた。重慶は中国最大の二輪車生産地に加えて、フォード、いすゞ、長安、スズキ、現代などの四輪車企業も立地しており、年間200万台の生産高を誇っている。これらの産業集積における中核企業のHP社や鴻海、和碩聯合科技、広達電腦、仁宝電腦（コンパル）、英業達（インベンテック）、緯創資通（ウイストロン）、フォードなどはコア・ユーザーとして、「渝新欧」路線にベースカーゴを提供している。

(2) 制度上のイノベーション

域内で形成された産業集積から提供されるベースカーゴに加えて、「渝新欧」路線の運営主体などによって推進してきた数々の制度的、技術的なイノベーションもこの国際鉄道一貫輸送サービスの安定化をもたらした重要な要因である。とりわけ、通関手続きや乗換えの迅速化、統一様式のウェイビルの使用、寒冷地輸送技術の開発が大いに功を奏しているという。

「渝新欧」路線は重慶から出発して、途中のカザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランドの4カ国を通過して、ドイツに到着するため、6カ国の税関、検疫機関、入国検査機関が管轄権を有する。それに、中国、ドイツ、ポーランドの鉄道は標準軌(1,435mm)であるのに対して、ロシア、カザフスタン、ベラルーシの鉄道は広軌(1,520mm)であるため、中国／カザフスタンの国境駅とベラルーシ／ポーランドの国境駅でそれぞれ台車の乗り換えをしなければならない。これらの検査と乗り換えは長時間を要し、煩雑な手続きも必要となることも多いため、国際鉄道一貫輸送の大きな障害となる。

こうした障害を克服するために、重慶市政府は各国の税関当局と検疫当局に働きかけてマニフェストなどの情報共有の下で通関や検疫の相互承認(スルー通関)を実施する協定を6カ国間で締結した。この協定に基づいて、たとえば、ウェストバウンドのコンテナは重慶の税関で通関と検疫手続きを済ませて、終点まで経過した各国の通関と検査を免除される。通関と検疫の免除をスムーズに実施するために、「渝新欧」路線を中国とEUの間で2007年から導入したSSTL(Secure and Smart Trade Line)パイロット・プログラムの対象に追加して、また、すべてのコンテナに特殊な電子キーを取り付けるなど、リアルタイムでコンテナの全行程をモニターすることができるよう様々な工夫が凝らされた。電子キーはGPS機能とセンサー機能を持ち、コンテナの開閉履歴と開閉地点、コンテナ内の温度や湿度を正確に監視することができる。モニタリング・データは各国の税関や鉄道当局で共有されるという。

異なるゲージ間での乗り換え作業を迅速に行うためには、阿拉山口などの国境駅で専用の大型施設を整備し、作業レールとクレーンを増設することで、台車取り替えのスピードとキャパシティを大幅に引き上げた。たとえば、阿拉山口駅でかつて列車通過の所要時間はおおよそ15時間であったが、検査検疫の簡素化と乗り換えの迅速化によって、4時間台に短縮できたという。また、前節で触れたCIM/SMGS Waybillという統一様式のウェイビルの使用は、輸送途中の手続きの標準化・簡素化、ひいては輸送時間の短縮化に寄与した。

もう一つ重要な制度改革として、国際郵便物の国際鉄道輸送利用の解禁である。長い間、SMGSは、国際郵便物は税関検査が困難だという理由で、国際鉄道輸送に載せることを禁止していた。「渝新欧」の運行開始後、重慶市政府と中国鉄道当局は積極的にOSJD(鉄道国際協力機構)に働きかけて、国際郵便物輸送を認めるようSMGSの改訂を求め続けた。「渝新欧」路線も2013年から国際郵便物を積載する輸送の実験を繰り返し、実行可能性を検証した。その結果、2015年7月1日に施行開始したSMGSの改訂版では、国際郵便物取り扱い禁止の条項が削除された。

この制度改革は重要な意味をもつ。他の「中欧班列」と同様、「渝新欧」は帰り荷不足により、往航と復航のインバランス問題に直面している。しかし最近、クロスボーダーのネット通販で欧州の乳製品や果物、酒類を購入する中国の消費者が急増しているが、このことは、往航復航のインバランス問題を解消するためのチャンスとなるかもしれない。というのは、欧州から中国へのネット通販の品物はほとんど郵送という手段で買い手に届けるが、長い輸送時間を要する海運と、高い運賃水準の空輸よりも、鉄道輸送のほうが欧州／中国間のネット通販用輸送手段に最も相応しいからである。

「渝新欧」の運営主体である渝新欧(重慶)物流公司是ネット通販関連の国際郵便物に着目して、欧州商品を扱っているネット通販事業者との提携を推進し始めた。蜜芽寶貝、万国優品、唯品会などの通販サイト運営者はすでに「渝新欧」路線と提携していると発表し、利用を開始しているという。欧州／中国間のネット通販は今後さらに拡大するものとみて、重慶市政府は重慶を欧州発中国着の郵便物中継地にすることで、北京、上海、広州に次ぐ中国4つ目の国際郵便ハブに発展させていく目標を立てている。

(3) 要素技術の継承と開発

制度上の工夫と並んで、要素技術の継承と開発も「渝新欧」路線の円滑な運営にとって不可欠である。実際、「渝新欧」路線は開通に先立って、それまで蓄積していた「五定班列」などの拠点直行方式による定期貨物列車と

国際貨物列車の運営技術・経験の整理に取り組んだ。また、複数の国を跨ぐ国際一貫鉄道輸送の運行速度や運行安定性を維持するには、有効な協調体制と調整メカニズムが何より重要で、そのために、先述した「五国六方会議」という体制を作り、また4カ国の合併で渝新欧(重慶)物流公司を運営主体として設立したのである。

ちなみに、渝新欧(重慶)物流公司の出資企業は、中国鉄道総公司の子会社CRIMI、ロシア国鉄の子会社ロシア鉄道物流、ドイツ鉄道(DB)の子会社シンガー中国、カザフスタン国鉄の子会社カザフスタン運送サービス、重慶市政府所有の公営企業重慶交通運輸の5社である。そのうちの4社は各国の鉄道当局の傘下企業で、残りの1社は重慶市政府のエージェントとして加わっている。この出資者構成から分かるように、渝新欧(重慶)物流公司自体も国際的な調整機能を担う存在となっている。今のところ、調整はうまくいっているという。例えば、「渝新欧」の列車は各国で特急列車と同レベルのダイヤ編成となっており、優先して通過するなど、特別の扱いを受けている。

「渝新欧」路線の技術開発に関して、特筆すべきなのは、寒冷地の冬季輸送を可能にするための寒冷対策が講じられたことである。「渝新欧」路線の通過するロシアやベラルーシには、冬になるとマイナス50℃まで気温が下がる地域がある。こうした厳しい気候下で精密機器や電子製品は毀損する恐れがあるため、「渝新欧」路線は当初、冬季になると、運休を余儀なくされていた。この問題を解決するために、渝新欧(重慶)物流公司是、重慶市政府の支援を受けて、BASF、Honeywell、HP社、重慶大学、四川交通大学などの技術者からなる研究会を立ち上げて解決策を探索した。複数のソリューションの効果をテストで比較検討した結果、特殊な保温材料で作る厚さ15cmの保温カバーを採用した。この保温カバーは自重が軽い上、取り付けが容易である。これにより「渝新欧」路線は年間営業が可能となり、信頼性を高めた。

(4) 競争力のある運賃水準の実現

鉄道は海運と比べて、輸送時間は短いが高コストになる。「渝新欧」路線は設立当初、ロシア国鉄などと交渉した結果、1FEU(Forty-Foot Equivalent Units:40フィートコンテナ換算)1km1米ドルの運賃基準をとりまとめた。この基準値をもとに計算すると、渝新欧路線は1FEUあたりの運賃は1.1万米ドル以上になる。これに対して、海運の欧州航路で運ぶ場合、1FEUあたりの運賃は3,000~4,000米ドルと「渝新欧」路線の1/3~1/4にすぎない。重慶から沿海の港までの陸運コストや各種サーチャージを考慮しても、大きな開きがある。高水準の輸送コストは、「渝新欧」路線の競争力を制限した最大の要素である。

重慶市政府は、この運賃水準を引き下げるべく、ロシア国鉄などを対象に粘り強く交渉を重ねていった。便数拡大を約束する代わりに、ロシア国鉄などから最初の1ドルから、0.8ドル、0.7ドル、0.6ドル、0.55ドルへと段階的な値下げを勝ち取った。基準運賃は0.55ドルの基準運賃で計算すると、1FTU(Freight Terminal Unit)の運賃は6,000米ドル台になる。このコスト水準は、電子製品など運賃負担力が高く、リードタイムの大幅な短縮が必要な商品にとって、魅力的な輸送サービスになる。渝新欧(重慶)物流公司の試算によれば、1FEUあたり積載貨物の価値は200万~1,000万元であれば、鉄道輸送にフィットする。200万元以下と1,000万元以上の貨物はそれぞれ海運と空輸を選択すべきだという。今後、便数拡大につれて、「渝新欧」路線の運賃水準はさらに下がるものと予想される。

5. 「中欧班列」は新しい国際物流ルートに成長できるか

5.1. 直面する課題

中国政府をはじめ、「中欧班列」の設立・運営に関わっている関係者の間で、「中欧班列」をユーラシア大陸における新たな国際物流幹線ルートに成長させるという共通目標をもっている。現在の「渝新欧」路線などの「中欧班列」は新しい国際物流ルートの形成のための実験事業と位置づけられていると言えよう。しかし僅か数年間で20路線以上の「中欧班列」が発生したことは、実験事業としてはやや多すぎる感が否めない。

乱立している「中欧班列」の間で、早くも過当競争の様相を呈し始める。補助金頼りの運賃割引と貨物の奪い合いは次第に激しくなっている。もともと海運の3~4倍ほど高い運賃水準は多くの荷主企業に「中欧班列」を敬遠させる。また昨今のヨーロッパの景気後退は輸出貨物の減少をもたらし、「中欧班列」の集荷困難に追い打ちをかけている。

各地方政府は当該地域の「中欧班列」を軌道に乗せるべく、相次いで手厚い補助金政策を行使した。実際、成功例とされている「渝新欧」路線でさえ、政府の補助金を抜きにしては採算が取れないという³。各「中欧班列」は政府からの補助金が続く期間内に、より多くの荷主を誘致・確保してサービスの安定化を図るべく、運賃競争を繰り広げている。とりわけ、域内にベースカーゴが少ない「中欧班列」は、域外の荷主の争奪に多額の補助金を投入している。たとえば、鄭新欧路線は1,500km圏内の貨物に対して、鄭州の駅までの輸送コストを補助金で補填するという破格の優遇条件を出している。他の「中欧班列」も程度の差があるものの、ほとんど補助金に依存するという（李耀華,2015）。

過当競争、補助金依存という問題は、国際鉄道輸送に向ける貨物が不足していることに起因する（呉,2015; 趙,2015）。一部の「中欧班列」は開通してから、荷不足によりたびたび運休を余儀なくされた。「漢新欧」路線は2012年10月に初便を出したが、その後、集荷困難という理由で2014年4月まで事実上、開店休業の状態が続いていた。また「渝新欧」、「營満欧」、「鄭新欧」、「蘇満欧」、「蓉欧」など少数の路線は週に複数のアウトバウンド便を運行しているが、ほとんど路線のアウトバウンド便数頻度は週1便～月1便に留まっている。また、帰り荷はさらに少ないため、インバウンドの便数は軒並み少ない。「渝新欧」路線は何とか週1便の復航便を維持しているが、他の路線では復航便がないか、不定期に運行する状態である⁴。

集荷困難であるにもかかわらず、多くの「中欧班列」は短期間で開通された。実際、ルートが重なっているものは多く、重複設立と路線間のサービスの同質化という問題が指摘されている（呉,2015; 趙,2015）。「一帯一路」の戦略構想が打ち出されてから、多くの地方都市は「一帯一路」の橋頭堡と位置づけられるべく、「中欧班列」の開設を急いだ。このことは、重複設立をもたらす主要な一因であるという（李耀華,2015）。

こうした課題に対して、多くの研究者は路線の統合・集約の必要性を指摘している。例えば、王(2013)は、地域別、貨物種類別のハブ駅を構築することと、沿線の主要駅でコンテナ貨物をピックアップすることを提案した。趙(2015)は仕向け地別に貨物を仕分け・集約することで、路線間の棲み分けを推進すべきと主張し、ロシア国鉄などとの交渉においては、路線別の単独交渉方式を中国鉄路総公司による一本化に改めるべきだという見解を示している。李耀華(2015)は、「中欧班列」全体のグランドデザイン、路線間の協調体制、沿線諸国との包括的な協定、線路全体のインフラ高度化が重要だと認識する。具体的な措置の例として、統一運賃基準の設定、始発駅のローテーション制の導入、単線区間の複線化、ゲージの統一などが挙げられている。

5.2. 統合化の取組み

中国政府と中国鉄道当局も同様な問題認識をしており、統合化に取り組み始めた。中国鉄路総公司は2014年8月14日に重慶で第1回「中欧班列国内運行協調会議」を招集した。重慶、成都、鄭州、武漢、蘇州、義烏など主要な「中欧班列」の運営事業体の責任者および地方政府関係者の参加したこの会議では、「中欧班列国内運輸協調会議」の設置に合意し、「中欧班列組織管理暫定方法」を決定した。その中で、「6つの統合」と「2つの強化」の基本方針が盛り込まれている。「6つの統合」は、ブランドとロゴの統合、運行組織の統合、運賃の統合、サービス標準の統合、経営チームの統合、協調プラットフォームの統合を含む。「2つの強化」とは、メカニズムの強化と施設や設備などハード面の強化を指す。

同年12月16日に、2回目の「中欧班列国内運輸協調会議」は鄭州で開催され、「中欧班列」の中継集約を巡り、意見が交わされた。とりわけ、華北地域や長江中流・下流地域の中央アジア・欧州向け輸出貨物を鄭州コンテナ・センター駅に集約して、「中欧班列」に載せるという案について、議論が交わされた。

中国鉄路総公司は既に「6つの統合」の具体化に着手している。まず、総公司の中に、「中欧班列」を専属的に担当する操車調整チーム、カスタマサービス・センター、ドキュメント・センターを設立して、各「中欧班列」のオペレーションを支えるバックオフィス体制を整備している。また、傘下の中鉄国際多式聯運有限公司(CRIMT)が、これまで蓄積してきた国際鉄道貨物一貫輸送やシー&レール複合輸送の経験を活かして、「中欧班列」および「中亜

³ 現存する「中央班列」の中に、營満欧は唯一、補助金なしで採算がとれるものだと報道されている。營口港は早い時期から欧州までのシー&レールの複合一貫輸送に取組み、中国国内のみならず、日本や韓国から多くの貨物を引き付けることに成功している。

⁴ 2015年1月1日から10月29日まで、全「中欧班列」の実績は往航が436便、復航が173便で、往航の便数は復航の約2.5倍であった。往航と復航のインバランスは以前より改善したものの、依然として大きな開きがある。

班列」のリーディング・フォワードとして、またロシアなど他国との運賃交渉や運行調整の窓口として、中核的役割を果たすような体制の構築を進めている。

さらに、中国鉄道総公司は、国家発展と改革委員会、交通部と共同ですべての「中欧班列」と「中亜班列」を西ルート、中央ルート、東ルートという三大ルート(通道)に集約させる方針を打ち出した。西ルートとは、中国の中部地域と西部地域発の列車が新疆自治区の阿拉山口ないし霍爾果斯経由で、中央アジアおよびヨーロッパ向けのルートである。中央のルートは、華北地域から内モンゴルの二連浩特駅経由でモンゴル、ロシア、ヨーロッパ方面に行くルートを指す。東ルートは、東北地域および東南沿海地域から黒龍江省の満洲里ないし綏芬河経由で、ロシア、ベラルーシ、ヨーロッパに結ぶルートである⁵。もっとも、この3大ルート集約化の方針はどのように具体化していくかがまだ示されていない。

5.3. ネットワーク化の取組み

統合化と並んで、もう一つの取組みも行われている。ネットワーク化である。その最たる例は、「渝新欧」路線などで進められている「1+N」モデルである。「1+N」とは、メインの始発駅から終着駅までの幹線1本に、複数(N)本の支線が連結するという。「渝新欧」路線の場合、「重慶-デュイスブルク」の幹線を補完する形で、中央アジアと欧州ではアルマトイ(カザフスタン)、コスタナイ(カザフスタン)、モスクワ(露)、チェルケスク(露)、ブレスト(ベラルーシ)、Malashevich(波蘭))、フランクフルト(独)、ケルン(独)、Ander Whipp(ベルギー)、ロッテルダム(オランダ)、パルドウビツェ(チェコ)、クトノ(波蘭)を、中国国内では、昆明や深圳などを集荷・分荷の拠点とし、これらの駅発着の支線列車を荷主の要望に沿って柔軟に運行するという。2015年7月に運行開始した昆明発重慶経由デュイスブルク向けの列車(滇新欧)はその一例である。

「蓉欧」路線も類似する試みを進めている。「蓉欧」路線の運営主体である成都亜欧班列物流有限公司は、昆明、アモイ、貴陽、南寧、武漢、寧波などと列車の共同利用に関する提携協定を結んだ。2015年7月に初めてアモイ-昆明-ウッチの列車をテスト運行した。湘欧は長沙-デュイスブルクの幹線の他に、長沙-モスクワ、長沙-タシケントの2支線がある。義新欧は義烏-マドリッドの幹線の他に、義烏-パリ、義烏-デュイスブルク、義烏-ワルシャワの支線も計画されているという。

即ち、各「中欧班列」は単線構造ではなく、一つの幹線と複数の支線からなるネットワーク構造をもって広域をカバーすることを意識している。これを実現するためには、国内の鉄道コンテナ定期列車をさらに拡充し、国内の鉄道コンテナ輸送ネットワーク(図4)と国際鉄道輸送幹線のリンケージを形成することが重要である(図6)。さらに、国内および海外の主要都市で国際鉄道貨物一貫輸送を支える集配拠点網を構築していかなければならないものと考えられる。

5.4. ユーザーの視点

既に述べたように、ほとんどの「中欧班列」は慢性的な荷不足に悩まされている。荷主から十分な支持を集めることが出来ていないということであろう。中国と欧州の貿易規模は、2013年に既に5,662億米ドルに達したが、「中欧班列」によって運ばれるのはせいぜい100 億米ドル程度と全体に占める割合が僅かである。一大国際物流ルートには程遠いと言わざるを得ない。

「中欧班列」は新しい国際物流ルートに成長できるか。その最大な決定要素はおそらくユーザーからの支持を集めることができるかどうかであろう。良い兆しが見えている。「中欧班列」の輸送貨物は、最初の電子製品、自動車部品から、アパレル、日用雑貨、加工食品、生産設備、完成車、果物、化学素材、コーヒー豆などへ徐々に裾野が広がってきた(蓮見,2015)。輸送貨物の種類が増えるほど、利用するユーザーが増えるほど、輸送サービスは定着し、安定してくる(李瑞雪,2014b)。

また、荷不足の状態は続いているとはいえ、全体の輸送量は着実に増加している。2011年3月から2015年10月まで、「中欧班列」は延べ1,058便を運行し、そのうち約6割の609便は2015年に入ってからの実績であった。2015

⁵ 中国海関総署の速報値によると、2015年1月から10月まで満洲里通過の班列は計424便(36,319TEU)であった。そのうち、アウトバウンドは317便(27,359TEU)、インバウンド107便(89,60TEU)であったという。同じ期間中、二連浩特を通過した班列は56便であった。

年8月から、月に約30便の頻度となり、便数は加速度的に増加することが伺える。輸送量が拡大するにつれて、運賃水準が低下してくるものと考えられる。将来的には1FTU1kmあたり0.4米ドル台に下がれば、欧州までの輸送費は1FTU4,000米ドル台におさまリ、ユーザーにとってリーズナブルな運賃水準となると期待されている。

重要なのは、国際鉄道輸送に適する貨物の拡大である。短時間高コストの空輸と低コスト長時間の海運の中間にある輸送サービスとして、鉄道輸送はユーラシア大陸で確立すれば、リードタイムの短縮を求めるが航空運賃が負担できないようなユーザーにとって魅力的である。

実際、「渝新欧」路線を立ち上げる切っ掛けの一つは、HP社内で鉄道輸送の利用可能性に関する研究会の提案だったという。グローバル・サプライチェーンを構築しているHPのような電子機器企業は、トータル在庫を圧縮し、市場動向に迅速に反応しなければならない一方で、オペレーション・コスト構造を絶えず改善しなければ市場で競争できない。海運の1/3から1/2の輸送時間と空輸の1/3ほどのコストで、それに1回当たりの輸送キャパシティは空輸よりはるかに大きい鉄道輸送サービスは、これらの企業のニーズにフィットする。電子製品は「中欧班列」設立最初の基本貨物で、現在でも大きな割合を占めていることが、容易に理解できる。電子製品の他には、自動車部品やアパレルなど、グローバル・サプライチェーン・マネジメントが重要である商品は、中間的な輸送サービスである鉄道が市場競争の特性に適応するものと考えられる。

もう一つ注目すべきなのは、クロスボーダーのネット通販の急成長がもたらす好機である。中国の消費者はネット通販で欧州の食品や飲料、衣類を購入し、その額は年々急拡大している。スピード性を求めるが空輸の高運賃を回避しようとする消費者と通販運営事業者にとって、「中欧班列」サービスの出現は選択の幅を広げた。前述したように、この点に着目した一部の「中欧班列」はネット通販事業者と提携したり、クロスボーダーのネット通販専用の仕分け・配送施設を整備したりする取組みを始めている。今後、クロスボーダーのネット通販の発展は、「中欧班列」の復航列車の中心貨物を提供し、ひいては「中欧班列」を新しい国際物流ルートに押し上げる原動力になる可能性がある。

6. おわりに

本稿は「中欧班列」誕生の背景と経緯、現在の実態、今後の発展可能性について考察を試みた。「中欧班列」は当面、コンテナ船の大型化が進んだ海運の欧州航路と並ぶほどの能力がない。1路線は1日1便(50両編成)の頻度で運行するとしても、年間輸送量は36,000TEU程度にとどまり、大型コンテナ船の3~5便で運べるボリュームである。この点から考えると、「中欧班列」は海上輸送の欧州航路に取って代わる国際物流ルートになり得ず、補完的な輸送ルートに過ぎない。もっとも、路線数や便数密度を増やすことで、中国—欧州間の年間鉄道輸送能力は100万TEUに達することが将来的に不可能ではない。鉄道で運ぶ商品は比較的に価値の高いものが多いことも考え合わせると、100万TEUほどの規模となれば、海運、空輸と肩を並べる輸送ルートと言えよう。

現実的には海運と比べて、鉄道の「中欧班列」はまだ多くの困難に直面している。既に議論した通り、輸送コストと輸送能力において海運より劣っている。また、海運システムではスイス運河などの一部を除けば、リンク(航路)そのものの整備に膨大な投資を行う必要がないが、鉄道輸送システムでは、リンク(レール)整備は巨額な投資を要する。現に「中欧班列」が通る一部の線路は複線化されておらず、老朽化が進んでいる。今後、大規模なインフラ投資が必要であろう。

リンクにかかわるもう一つの劣位性がある。海運のリンクのほとんどは公海にあり、海賊といった問題があるものの、基本的に自由な航行が保証される。これに対して、「中欧班列」は複数の主権国家の領土内を通るため、ルールや手続きなど複雑な調整が必要であるためコストがかかるし、それに伴う不確実性も常に存在する。また、鉄道輸送のキャリアは国有ないし旧国有の独占・寡占企業が多いため、海運市場と同じような競争メカニズムが働きにくい。

こうした数々の難点があるにも関わらず、「中欧班列」は内外から強い関心が寄せられている⁶。「中欧班列」は中国政府の打ち出している「一带一路」構想を実行するための最重要な戦略ツールと捉えられていることが一因であろう⁷。「一带一路」構想が発表されてから、2014年と2015年に「中欧班列」は多くの地域は「中欧班列」を相次いで立ち上げたという事実からも、「中欧班列」は「一带一路」構想を具体化する切り口となっていることがうかがえる。

即ち、「中欧班列」という新国際物流ルートの創成・定着によって、この物流ルートをメディアとする、ユーラシア大陸各国を貫く経済圏を形成していくというシナリオが、「一带一路」構想に含まれるものと考えられる。今後、国際物流のみならず、国際的な経済連携など複眼的な視点から「中欧班列」の趨勢をウォッチし続けていく必要がある。そういう意味では、本稿の考察は一つの出発点にすぎない。

【参考文献】

- 宓汝成(2007)『帝国主義与中国鉄路:1847-1949』经济管理出版社。
- 蓮見将行(2015)「21世紀の新ルート」徹底解剖:中欧大陸横断鉄道』『日刊CARGO』臨時増刊号 中国物流特集。
- 李瑞雪・毛敏(2008)「鉄道貨物輸送高度化への取り組み」『流通設計21』2008年6月号。
- 李瑞雪(2014)『中国物流産業論:高度化の軌跡とメカニズム』白桃書房。
- 李瑞雪(2014)「輸送ノードの高度化とロジスティクス・クラスターの形成—昆明と重慶の鉄道コンテナ・センター駅の事例に基づいて—」『経営志林』(ISSN 0287-0975)第51巻第1号。
- 孟亮(2014)「中欧鉄路集装箱国際聯運業務研究」『物流工程与管理』第36巻第9期。
- 李耀華(2015)「中欧班列的運行現狀与發展对策」『對外經貿實務』2015年2月号。
- 王德占(2013)「關於集装箱鉄路国際聯運發展策略的思考」『鉄道經濟与經濟』第35巻第9期。
- 吳筠(2015)「如何實現“中欧班列”聯合走西口」『新疆日報』2015年6月18日。
- 趙青松(2015)「中欧国際鉄路班列運行特点、問題及对策:基於“渝新欧”班列的運行實踐」『對外經貿實務』2015年3月号。
- 諸葛恒英・陳誠(2015)「我国鉄路快運貨物班列發展对策建議」『鉄道貨運』2015年3月号。

⁶ 物流業界で影響力のある専門誌『日刊 CARGO』は 2015 年に中国物流特集の臨時増刊号を発行した。その中で、巻頭特集 中欧大陸横断鉄道をめぐる取材を掲載している(蓮見,2015)。

⁷ 2015 年 10 月 30 日に成都で開催された「一带一路と中国高速鉄道」に関するシンポジウムで、西南交通大学「一带一路研究センター」の戴賓教授など複数の研究者はこのような認識を示した。もともと、「一带一路」構想は 2013 年に提出されたが、「中欧班列」の中の営満欧、渝新欧、漢新欧は 2012 年以前に既に発足した。従って、「中欧班列」は「一带一路」構想に基づいて創設されたわけではなかった。むしろ、「中欧班列」の試みは、「一带一路」の着想を促した可能性があるが、それを裏付ける資料は見当たらない。

II-4. 中国高速鉄道の技術と発展

楊中平
北京交通大学教授
黄先进
北京交通大学

1. はじめに

中国は近年、経済の急速な発展に伴い、車社会化による交通渋滞やエネルギー問題、環境汚染問題などに悩まされるようになった。鉄道は、他の交通機関に比べ、大量輸送や定時運転、省エネルギー、環境保護といった利点を持つ。そのため今後の持続的発展を図るには、道路交通よりも鉄道交通を優先発展すべきだとの認識が広まっている。中国では現在、中央政府が鉄道建設の投資・支援に熱を入れているだけでなく、地方政府さらには一般国民も鉄道建設を応援している。中国の鉄道建設は史上最高の時代に入っていると言える。このような背景の下、中国政府は2004年以降、高速鉄道の建設に熱心に取り組み、総延長1万9千kmという世界一の高速鉄道ネットワークの建設を短期間で成し遂げた。その発展の勢いは世界的に注目されている。

本章では、中国高速鉄道の建設計画や建設の現状、建設資金の調達仕組み、高速列車技術の特徴、高速鉄道の海外輸出状況などを紹介する。

2. 高速鉄道建設計画の現在

2.1. 高速鉄道建設に関する従来の取組

中国の人口は13億人、国土面積は960万km²、東西・南北の距離は5,000km以上に達する。これに加えて1978年に始まった経済の持続的な急成長により、都市間の乗客の流れは急劇に増加し、既存路線では乗客増加によるニーズを満たせなくなっていた。ハイスピード・定時運転・大量輸送・省エネルギーという特性を持つ高速鉄道は、中国の都市間の乗客増加という問題を解決し、経済の持続可能発展を推進する大きな重要性を持っている。高速鉄道の社会的影響と経済効果を考えるにあたっては、日本の新幹線、フランスのTGV、ドイツのICEなどが大変良い見本となってきた。中国は1990年代初期から北京・上海間高速鉄道の建設の可能性の検討を始めた。全長約1,300kmの北京―上海高速鉄道計画が発表されると、世界的に注目され、日欧間では政府首脳を巻き込んだ形で激しいビジネス戦争が展開された。また中国国内では、日本と欧州のどちらの技術が優れているか、磁気浮上方式にするか、レール・車輪方式にするかななどの問題をめぐって、様々な論争が沸き起こった。

2.2. 高速鉄道建設に関する最近の動向

21世紀に入ると、国内では高速鉄道を求める声が一層高まった。このような情勢の中で、中国の鉄道界は積極的に高速鉄道技術の研究開発に取り組み、2002年には、中国が独自に開発した動力集中型の「中華之星」の試験速度が321.5km/hの国内最高速度を記録した。また政府も高速鉄道の建設を国の緊急課題の一つとして取り上げ、2004年1月には「中長期鉄道網計画」を発表した。

この計画の中核をなすのは、2020年までの高速鉄道建設計画である。この計画では、2020年までに鉄道営業キロを10万km、そのうち電化鉄道を5万kmとし、さらに「客運專線」(旅客輸送専用路線)と呼ばれる高速鉄道を東西・南北にそれぞれ4本建設し、高速鉄道の総延長を1万2千kmとすることとされた。

「客運專線」の最高速度は200km/h以上、そのうち北京・上海間の計画最高速度は300km/hとされた。8本の「客運專線」で形成される中国の高速鉄道網によって、2,000kmまでの距離なら夕方発翌朝着、4,000km以内なら一日で目的地に到着という高速輸送目標の実現が図られる。

この計画はさらに、経済が比較的発達している環渤海圏(北京・天津が中心)、長江デルタ地区(上海・南京・杭州が中心)、珠江デルタ地区(広州・深セン・珠海が中心)の地域高速旅客輸送網も計画された。

3地域のネットワークの総距離は2,000km、目標速度は200km/h以上とされた^[1]。だがこの計画の発表後、鉄道の乗客数が予想以上の勢いで増え続けたため、中国政府は2008年、「中長期鉄道網計画」を図1のように修正した。2020年までに鉄道営業キロを12万kmとし、そのうち高速鉄道は1万6千kmとする計画が立てられた^{[2][3]}。

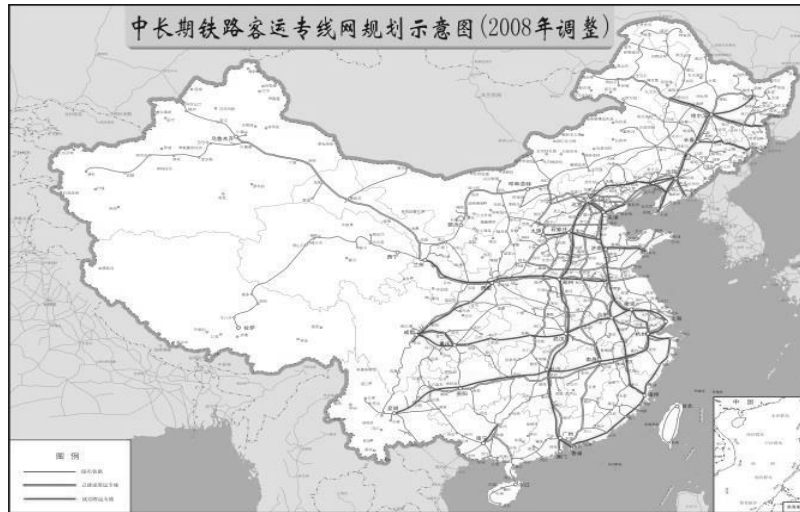


図1 中国高速鉄道計画網(2008年調整)

だが中国の高速鉄道は実際には、計画を上回る建設速度と建設規模拡大を見せた。2015年12月31日時点で、中国の高速鉄道の営業キロは1万9千kmに達し、2020年までに1万6千kmという当初の計画を早くも3,000km上回った。中国政府の第13次5カ年計画(十三・五、2016～2020年)によると、中国は2020年までに、図2に示すような「五縦六横八連線」の高速鉄道網を構築し、全国の人口90%以上に恩恵を与えることとなる。このうち「五縦」は「哈滬線」「京滬線」「京港線」「集昆線」「西湛線」の5路線、「六横」は「沈蘭線」「青銀線」「塩西線」「滬蓉線」「滬昆線」「滬南線」の6路線、「八連線」は「津唐線」「開河線」「寧南線」「寧寧線」「金温線」「漢福線」「南厦線」「衡南線」の8路線を指す^{[4][5][6][7]}。具体的な路線の状況は表4を参照。



図2 2020年完成予定の高速鉄道網計画図

表1 「五縦六横八連線」路線状況

	路線	駅数	駅
五縦線	哈滬線	14	ハルビン、扶余、長春、四平南、瀋陽、營口、大連、煙台、青島、日照、連雲港、塩城、南通、上海
	京滬線	12	北京、天津、滄州、德州、済南西、済寧、徐州、蚌埠、南京、無錫、上海、浦東機場(空港)
	京港線	17	北京、保定、石家荘、邯鄲北、安陽南、鄭州、漯河、信陽北、武漢、岳陽、長沙南、衡陽、郴州、韶関、広州、深セン、九竜
	集昆線	20	集寧、大同、朔州、忻州北、太原南、界休、臨汾、韓城、西安、仏平、漢中、寧強、広元、綿陽、成都、楽山、冕寧、西昌、攀枝花、昆明
	西湛線	17	西安、安康、万源、達州、華瑩、重慶、遵義、貴陽、都勻、独山、南丹、河池西、馬山北、南寧、欽州、北海、湛江
六横線	沈蘭線	18	瀋陽、盤錦、錦州、秦皇島、唐山、北京、張家口、集寧、呼市、包頭、杭錦、烏海、石嘴山、銀川、青銅峽、中衛、白銀、蘭州
	青銀線	14	青島、濰坊、淄博、済南西、武城、衡水、石家荘、陽泉、太原南、呂梁、綏徳、靖辺、鄂託克、銀川
	塩西線	17	塩城、淮安、宿遷、徐州西、商丘、開封東、鄭州、洛陽、三門峽、華陰、西安、宝鷄、天水、定西、蘭州、紅古、西寧
	滬蓉線	15	上海、南京、合肥、六安、麻城、武漢、潜江、荊州、宜昌、水布垭、恩施、黔江、涪陵西、重慶、遂寧、成都
	滬昆線	24	上海、嘉興、杭州、金華、衢州、上饒、鷹潭、南昌南、新余、萍郷、長沙南、婁底、邵陽、洞口北、懷化、玉屏、凱裏、都勻、貴陽、安順、関嶺、盤県、曲靖、昆明
	滬南線	23	上海、寧波、台州、温州、福鼎、寧徳、福州、浦田、泉州、厦門、漳州南、雲霄、汕頭、汕尾、惠州、広州、肇慶、雲浮、郁南、梧州、桂平東、貴港、南寧
八連線	津唐線	2	天津、唐山
	開河線	7	開封東、荷沢、東平、済南西、濱州、東営北、河口
	寧南線	4	南京、揚州、泰州、南通
	寧寧線	6	南京、栗陽、湖州、杭州、紹興、寧波
	金温線	3	金華、麗水、温州
	漢福線	10	武漢、黄石西、武穴、九江、徳安、南昌南、撫州、邵武、南平、福州
	南厦線	4	南平、三明、大田、厦門
	衡南線	9	衡陽、祁東、永州、全州、桂林、柳州、来賓、賓陽、南寧

3. 発展の進捗

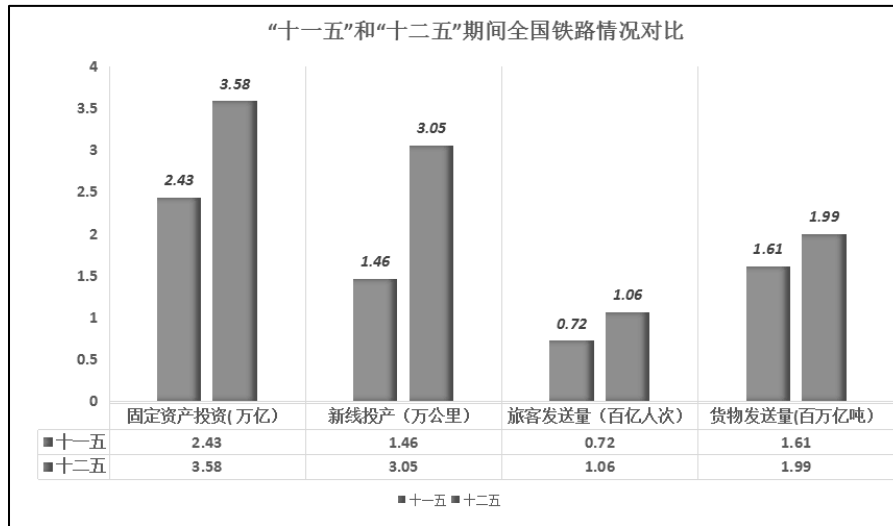
3.1. 第12次5カ年計画期間内における高速鉄道の発展

2008年8月1日、世界初の最高営業速度350km/hの北京～天津高速鉄道が運営を開始した。中国の高速鉄道はこの後、急速な発展期に入った。

中国の鉄道の発展と建設は「十二・五」(第12次5カ年計画、2010～2015年)期間、史上最高の水準に達した。全国の鉄道の固定資産投資は3.58兆元にのぼり、第11次5カ年計画(十一・五(、2006～2010年)期よりも1.15兆元増えて、47.3%の伸びとなった。新たに投入された路線は3.05万kmにのぼり、「十一・五」期よりも1.59万km増え、109%の伸びとなった。

2015年には、新たに運用開始となった鉄道路線が9,531kmに達し、目標を1,531km上回り、このうち高速鉄道は3,306kmを占めた。高速鉄道とその他の鉄道からなる快速旅客輸送網はすでに、人口50万人以上の都市をほぼカバーしている。全国の鉄道の固定資産投資は8,238億元で、目標を238億元上回った。

2016年は、固定資産投資8,000億元が計画されている。図3は、全国の鉄道の「十一・五」期と「十二・五」期におけるカギとなるデータを対比したものである。図4では「十二・五」期の年間旅客輸送量、図5では「十二・五」期の固定資産投資状況を示した。



左から固定資産投資（兆元）、新線投資（万 km）、乗客輸送量（100 億延べ人）、貨物輸送量（100 万億トン）

図3 全国の鉄道の「十一・五」期と「十二・五」期のカギとなるデータの対比

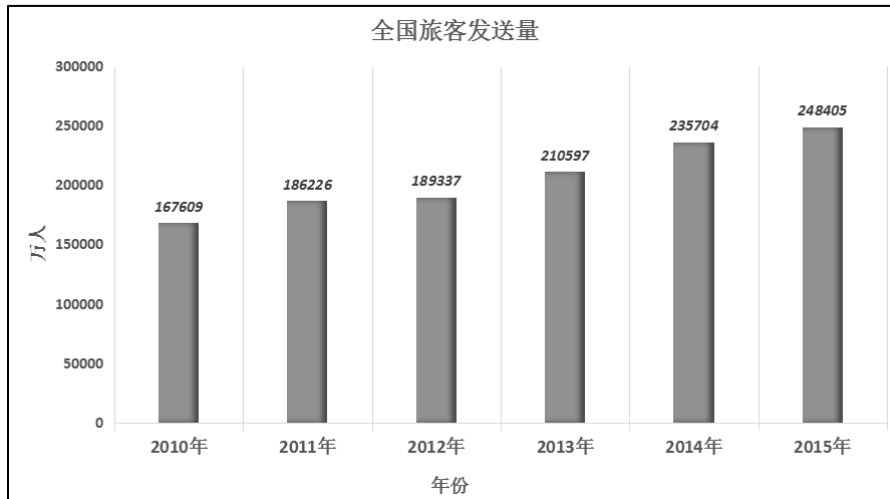


図4 「十二・五」期の年間旅客輸送量

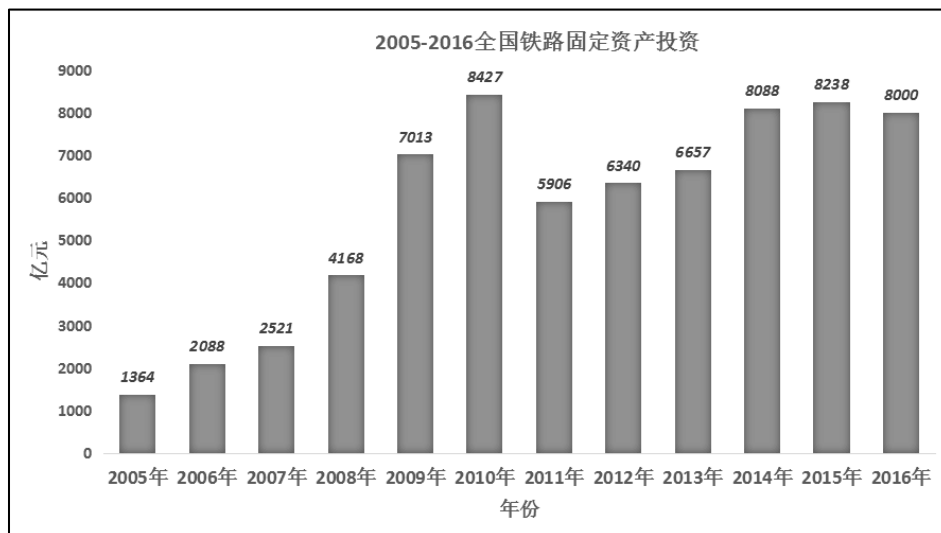


図5 「十二・五」期の固定資産投資状況(単位:億元)

2014年12月31日までに中国の高速鉄道営業キロは1.6万kmを超えた。この数字は、ランキング2位から5位までのスペイン(3,400km)、日本(2,800km)、フランス(2,100km)、ドイツ(1,800km)の和を超え、高速鉄道の営業キロが世界で最長の国となった。中国の高速鉄道の開通・運行開始は、乗客のニーズ高まりによる不足を大きく緩和し、乗客の利用を大幅に利便化するものとなった。図6に示すように、高速鉄道の営業キロが鉄道総延長に占める割合は2008年の0.8%から2014年の14.8%へと急速に拡大し、高速鉄道の乗客数が鉄道総乗客数に占める割合も2008年の0.3%から2013年の25%へと大きく高まった。

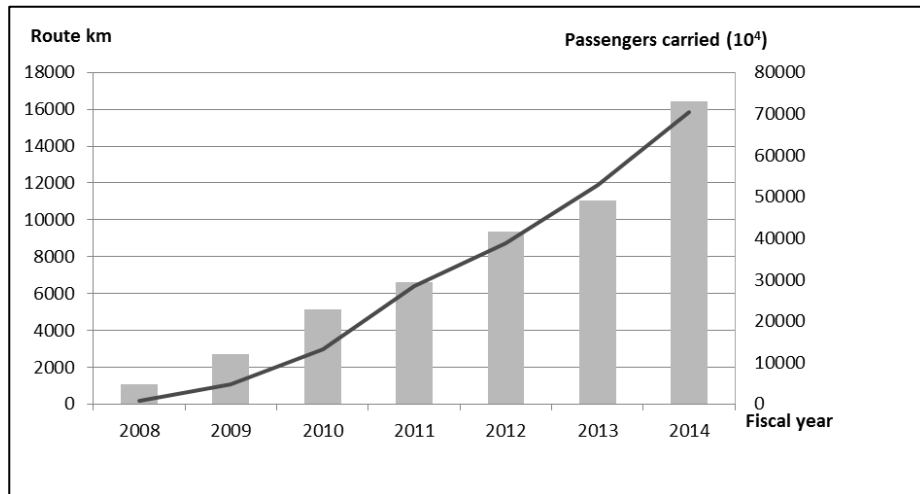


図6 中国の高速鉄道の営業キロと乗客数の変化(2008-2014)

3.2. 中国の主要な高速鉄道の路線

現在、中国の「四縦四横」と言われる高速鉄道の主要な枠組はほぼ完成し、地域間の運輸において重要な役割を發揮している。「四縦」で開通・運行開始しているのは、「京滬高速鉄道」「京広高速鉄道」「京哈高速鉄道」「上海～杭州～寧波～福州～深セン快速鉄道」などで、2016年には「京瀋高速鉄道」の建設が急がれることとなる。「四横」で開通・運行開始しているのは「鄭州～西安～宝鷄」「杭州～長沙～貴陽」「南京～合肥～武漢～重慶」「膠済客運專線」「石太高速鉄道」などである。今年は、「済南～石家莊」「徐州～鄭州」「宝鷄～蘭州」「貴陽～昆明」などの各高速鉄道の建設が急がれることとなっている^{[8][9]}。表2に示すのは2015年12月時点で完成している高速鉄道路線の関連データ、表3に示すのは現在建設中または建設予定の高速鉄道の関連データである。

表2 中国ですでに開通している高速鉄道の概況(2015年12月)

路線名	距離 (km)	設計速度 (km/h)	運行速度 (km/h)	起工日	開通日
秦沈(秦皇島～瀋陽)線	405	200-250	200	1999.08.16	2003.10.12
合寧(合肥～南京)鉄道	156	250	200	2005.06.11	2008.04.18
膠済(青島～済南)客運專線	363	200-250	200	2007.01.28	2008.12.20
合武(合肥～武漢)鉄道	357	250	200	2005.08.01	2008.12.31
石太(石家荘～太原)客運專線	225	250	200	2005.06.11	2009.01.01
温福(温州～福州)鉄道	294	250	200	2005.10.01	2009.07.01
遂成(遂寧～成都)鉄道	146	200	200	2005.05	2009.07.07
甬台温(寧波～台州～温州)鉄道	274	250	200	2004.12.01	2009.09.28
武広(武漢～広州)客運專線	968	350	300	2005.06.23	2009.12.26
鄭西(鄭州～西安)客運專線	455	350	300	2005.09.25	2010.02.06
福厦(福州～厦門)鉄道	275	250	200	2005.09.30	2010.04.26
滬寧(上海～南京)高速鉄道	296	300-350	300	2008.07.01	2010.07.01
滬杭(上海～杭州)客運專線	158	350	300	2009.02.26	2010.10.26
宜万(宜昌～万州)鉄道	377	160	160	2003.12.01	2010.12.22
京滬(北京～上海)高速鉄道	1318	380	300-350	2008.04.18	2011.06.30
広深港(広州南～深セン北～香港)高速鉄道	102	350	300	2008.08.20	2011.12.26
漢宜(武漢～宜昌)鉄道	293	200	200	2008.09.17	2012.07.01
石武(石家荘～武漢)客運專線	483	350	300	2008.10.15	2012.09.28
哈大(ハルビン～大連)客運專線	904	350	300	2007.08.23	2012.12.01
京石(北京～石家荘)客運專線	281	350	300	2008.10.07	2012.12.26
石武(石家荘～武漢)客運專線	358	350	300	2008.10.15	2012.12.26
杭甬遂渝(遂寧～重慶)鉄道	132	200	160	2009.01.18	2013.01.24
寧杭(南京～杭州)客運專線	249	350	300	2008.12.28	2013.07.01
盤營(杭州～寧波)客運專線	150	350	300	2009.03.19	2013.07.01
秦沈(盤錦北～海城西)客運專線	90	350	300	2009.05.31	2013.09.12
津秦(天津～秦皇島)客運專線	257	350	300	2008.11.08	2013.12.01
西宝(西安～宝鷄)客運專線	148	350	250	2009.11.28	2013.12.28
渝利(重慶～利川)鉄道	264	200	200	2008.12.29	2013.12.28
厦深(厦門～深セン)鉄道	502	250	200	2007.11.23	2013.12.28
杭長(杭州～長沙)客運專線(南昌西駅～長沙南駅区間)	342	350	300	2009.12.22	2014.09.16
杭長(杭州～長沙)客運專線(杭州東駅～南昌西駅区間)	591	350	300	2009.12.22	2014.12.10
長昆(長沙～昆明)客運專線(長沙南駅～新晃西駅区間)	420	300	300	2010.03.26	2014.12.16
長昆(長沙～昆明)客運專線(新晃西駅～貴陽北駅区間)	286	300	300	2010.03.26	2015.06.18
広深港(広州～深セン～香港)高速鉄道(深セン北駅～福田駅区間)	8	200	200	2008.08.20	2015.12.30

表3 建設中の高速鉄道の概況

路線名	距離(km)	設計速度(km/h)	起工日	開通予定日
鄭徐(鄭州～徐州)客運專線	357	350	2012.12.26	2016.06.28
長昆(長沙～昆明)客運專線(貴陽北駅～昆明南駅区間)	461	300	2010.03.26	2016.12
宝蘭(宝鷄～蘭州)客運專線	403	250	2012.10.19	2017
石済(石家荘～済南)客運專線	319	250	2014.02.08	2017
広深港(広州～深セン～香港高速鉄道)(福田駅～西九龍総駅区間)	32	200	2010.01.27	2018
京瀋(北京～瀋陽)客運專線	676	350	2014.02.28	2019
済青(済南東～紅島)高速鉄道	308	350	2015.08.11	2019

大都市圏内部に建設される高速鉄道運輸系統は「城際(都市間)快速鉄道」と呼ばれ、旅客と貨物の輸送が同一の線路で行われていた旧来の鉄道路線の圧力を緩和し、乗客の往来と利便性を高める重要な交通手段である。中国各地域の大都市圏内と一部の都市群間では、都市間快速鉄道の急速な発展が始まっている^{[10][11]}。表4が示すのは、2015年12月時点で完成している高速都市間客運路線である。表5は、建設中または建設予定の都市間高速客運鉄道を示している。

表4 すでに開通・運行開始している都市間鉄道線(2015年12月)

路線名	距離(km)	設計速度 (km/h)	運行速度 (km/h)	起工日	開通日
京津(北京～天津)都市間鉄道	115	350	300	2005.07.04	2008.08.01
成滄(成都～青城山)都市間鉄道	67	220	220	2008.11.04	2010.05.10
昌九(南昌～九江)都市間鉄道	131	250	250	2007.06.28	2010.09.20
長吉(長春～吉林)都市間鉄道	111	250	250	2007.05.13	2010.12.30
海南(海口～三亚)東環鉄道	308	250	250	2007.09.29	2010.12.30
広珠(広州～珠海)都市間鉄道(広州南 駅～珠海北駅区間)	93	200	200	2005.12.28	2011.01.07
広珠(広州～珠海)都市間鉄道(小欖駅 ～新会駅区間)	26	200	200	2005.12.28	2011.01.07
広珠(広州～珠海)都市間鉄道(珠海北 駅～珠海駅区間)	23	200	200	2005.12.28	2012.12.31
成滄(成都～青城山)都市間鉄道(離堆支 線)	6	220	220	2008.11.04	2013.07.23
柳南(柳州～南寧)都市間鉄道(湘桂鉄道 輸送能力拡張改造/新線:柳州～南寧区 間)	226	250	250	2008.12.27	2013.12.28
武咸(武漢～咸寧)都市間鉄道(武漢都 市圏都市間鉄道)	90	300	300	2009.03.23	2013.12.28
成滄(成都～都江堰)都市間鉄道(彭州支 線)	21	220	220	2008.11.04	2014.04.30
武黄(武漢～黄石)都市間鉄道(武漢都 市圏都市間鉄道)	133	250	250	2009.03.22	2014.06.18
成綿楽(成都～綿陽～樂山)客運專線	319	250	250	2008.12.30	2014.12.20
鄭開(墨北～栄成)都市間鉄道	299	250	250	2010.03.17	2014.12.28
(鄭州～開封)都市間鉄道(鄭州東駅～ 宋城路駅区間)	50	200	200	2009.12.29	2014.12.28
貴開(貴陽～開陽)都市間鉄道	62	200	200	2010.09.20	2015.05.01
鄭焦(鄭州～焦作)都市間鉄道	77	200	200	2009.12.29	2015.06.26
哈齊(ハルビン～齊齊哈爾)客運專線	286	250	250	2009.07.05	2015.08.17
(瀋陽～丹東)客運專線	208	250	250	2010.03.17	2015.09.01
(天津～濱海新区)都市間鉄道	45	350	350	2009.10.01	2015.09.20
沈丹(吉林～琿春)客運專線	378	250	250	2010.10.30	2015.09.20
蘭中(蘭州～中川)都市間鉄道	63	250	250	2010.12.27	2015.09.30
寧安(南京～安慶)客運專線	257	250	250	2008.12.28	2015.12.06
丹大(丹東～大連)都市間鉄道	291	200	200	2010.03.17	2015.12.17
成渝(成都～重慶)客運專線	305	300	300	2010.03.22	2015.12.26
津保(天津～保定)鉄道	145	250	250	2010.03.21	2015.12.28
鄭許(鄭州～新鄭)都市間鉄道(鄭州東 駅～新鄭機場駅区間)	30	200	200	2009.12.29	2015.12.31

表5 建設中または建設予定の都市間快速鉄道

路線名	距離 (km)	設計速度 (km/h)	起工日/計画起 工日	計画開通日
広仏肇(仏山西～肇慶)都市間鉄道	87	200	2009.09.29	2016
莞恵(東莞～惠州)都市間鉄道	97	200	2009.05.08	2016
漢孝(漢口～孝感)都市間鉄道(武漢都市圏都市間鉄 道)	62	250	2009.03.22	2016
成蒲(成都西～朝陽湖)鉄道	99	200	2013.08.26	2016
広清(広州北～清遠)都市間鉄道	68	200	2012.11.22	2016
広仏(仏山西～広州南)環線鉄道	35	200	2012.12	2016
銅玉(銅仁～玉屏)都市間鉄道	48	200	2013.12.10	2016
鄭渝(鄭州～重慶)客運專線(重慶北駅～万州駅区 間)	247	250	2010.12.22	2016
(淮北～蕭県北)客車連絡線	27	250	2014.12.30	2017
長株潭(長沙～株洲～湘潭)都市間鉄道	96	200	2010.06.30	2017
安六(安順～六盤水)都市間鉄道	118	250	2015.11.10	2018
哈牡(ハルビン～牡丹江)都市間鉄道	293	250	2014.12.15	2019
合安(合肥～安慶)客運專線	163	350	2015.12.25	2019
安九(安慶～九江)鉄道	200	200	2016	2019
川南(綿陽～宜賓)都市間鉄道	221	200	2015.12.25	2019
徐宿淮塩(徐州～宿遷～淮安～塩城)鉄道	314	250	2015.12.28	2019
魯南(蘭考～日照)客運專線	390	350	2015.12.19	2019
京唐(北京～唐山)都市間鉄道	153	350	2015.12.29	2020
京濱(北京～ハルビン)都市間鉄道	97	350	2015.12.29	2020
赤喀(赤峰～喀左駅)客運專線	157	250	2016	2020
通新(通遼～新民)客運專線	197	250	2016	2020
通蘇(南通～蘇州～嘉興)都市間鉄道	195	250	2016	2020
京張(北京～張家口)都市間鉄道	174	350	2016	-
厦泉漳(廈門市～泉州市～漳州市)都市間軌道1号線	214	-	2016	-
福長(福州～長楽機場)都市間鉄道	54	200	-	-
塩泰錫宜(塩城～泰州～無錫～宜興)都市間鉄道	270	200	-	-
仏莞(仏山～東莞)都市間鉄道	37	200	-	-
徐連(徐州～連雲港)客運專線	180	350	-	-
渝西(重慶～西安)客運專線	-	300	-	-

2015年12月時点の中国の主要高速鉄道幹線網は図7が示す通りである。



図7 2015年末時点で完成・建設中の快速鉄道網

4. 資金メカニズムと執行状況

4.1. 鉄道建設における資金調達概要

中国の鉄道建設は長期にわたって、投資主体が単一的で、融資ルートが少なく、建設資金は主に、中央政府の投資と国内銀行の貸付に依存していた。資金投入の不足から、鉄道建設は長期にわたって運輸のニーズに追いつかず、主要幹線の旅客・貨物運輸能力の不足が続いた。

中国の鉄道建設の投融資の発展の歩みは3つの段階に分けられる。①改革開放前の鉄道投融資(1949-1978)、②経済体制改革前の鉄道投融資(1979-1990)、③市場経済体制下の鉄道投融資(1991-現在)である。最初の2つの段階においては、鉄道の基本的な建設投資は主に、国家財政からの支出によるもので、鉄道経営の成果と鉄道建設の発展にリンクされていなかった。

鉄道が蓄積した資金は、運営支出と技術改造に使われた一部を除き、「利税」(利潤と租税)の形ですべてが国家に納められていた。また鉄道建設に必要な資金は、国家財政によって割り当てられ、鉄道の経営状況と鉄道の発展建設とに直接の関係はなかった。1985年、鉄道建設の資金源が財政支出から銀行貸付に改められ、国家は鉄道建設に直接投資をしなくなり、鉄道が自ら建設投資の責任を負うこととなった。

当時の資金源には主に3つのルートがあった。①鉄道の支払うべき所得税を鉄道に留め置き、建設基金とした。②税引き後の漸増利潤を鉄道に留め置き、建設基金とした。③鉄道が収めたエネルギー・交通重点建設基金を財政部が全額返還し、鉄道建設投資資金とした。

1991年からは、中国の鉄道建設の基本的な建設資金はすべて、鉄道自らの建設基金によって解決することとなった。不足部分は銀行から借入れ、貸付の利息は鉄道部門が負担することとされた。2000年代に入り、中国の鉄道とりわけ高速鉄道と都市間快速鉄道の大規模建設が始まると、資金投入は拡大を続け、融資のルートも広がった。政府が主導する多元的で市場化された融資計画・改革も徐々に展開されている。

中国は現在、高速鉄道を重点とした鉄道の急速発展のカギとなる時期にある。中国の鉄道はすでに、融資主体の多元化の程度と市場化融資の程度が低いことからくる問題を認識している。鉄道融資体制の改革をさらに深め、資源配置という市場の基礎的な役割を十分に発揮させることによって初めて、鉄道の融資方式と融資ルートをより一層拡大し、鉄道建設資金を支えることができる。

現在の鉄道建設の融資方式には次のような特徴が見られる。第一に、国家予算内の投資の比重が大幅に下がった。第二に、鉄道建設基金がすでに、鉄道建設の安定した資金源となった。第三に、鉄道の国内の借入規模が年々拡大し、鉄道建設資金の主要な由来の一つとなりつつある。第四に、鉄道建設資金に占める、市場を通じ

た融資の比率が依然として低い。第五に、外資を利用して鉄道建設資金を調達するルートが依然として閉じられている。

4.2. 鉄道建設における資金調達の問題点

鉄道主管部門は近年、銀行貸付や債券発行などの方式を通じて融資の拡大を続けているが、鉄道建設資金の不足や融資難という問題は依然として根本的には解決されていない。

中国の鉄道建設資金が現段階で遭遇している問題は主に、特定の社会経済情勢、鉄道系統における政治と企業の非分離、財産権の不明な体制環境によって決定されている。中国の鉄道は、融資面で以下のいくつかの問題に直面している。

- ①投資主体が単一的である。ほとんどの鉄道建設プロジェクトは現在、中央政府の投資または鉄道の借入によって建設されている。地方政府を含むその他の投資主体の投資額は伸びてはいるが、その比重は小さすぎる。民間資本や外国直接投資による鉄道インフラの建設はほぼ皆無である。
- ②融資方式が単一的である。鉄道建設の資金源は主に、鉄道建設基金と国家開発銀行の政策金融である。この他に鉄道系統の自己調達資金や企業債券、地方政府の投入も少量ある。一方で民間資本は有効に活用されていない。
- ③巨額の債務を抱えている。高速鉄道の建設は大きく発展すると同時に、2兆元にのぼる負債を鉄道にもたらしめている。国家審計署(会計検査部門)の過去数年の報告によると、鉄道部の負債比率の拡大は2005年の37.53%から2010年の57.44%にとどまったが、資金に占める債務の比率は2005年の44.87%から2010年の81.24%へと急激に拡大した。2011年末に期限を迎える各種の利息と超短期コマーシャル・ペーパーは500億元に達した。
- ④融資モデルが政府の支援に過度に依存している。現在、鉄道建設の資金不足の危機は依然として、中央政府の支援に頼った解決がはかられている。国务院の調整の下、財政部と发展改革委、銀行業监督管理委员会は多くの関連政策を相次いで打ち出し、鉄道建設の順調な推進の維持を図っている。だがこうした政府の支援に依存する単純な発展モデルを続けることができないことはすでに明らかとなっている。
- ⑤投資の管理方式が遅れている。過去数十年、国家の鉄道建設プロジェクトは、鉄道部(国家鉄道総局)が資金調達や建設実施に直接責任を負い、貸付金の返済の責任も担っていた。企業は、投融資主体としての地位をまだ確立しておらず、固有の投資コントロールのメカニズムとダイナミックな発展メカニズムを欠いており、民間資金に対する国有資本の誘導・牽引作用は十分に発揮されていない。
- ⑥鉄道建設投資の責任が明確でない。鉄道部は、国家を代表して鉄道建設への投資を行うと同時に、鉄道の建設と運営にも責任を負っている。このような関係から、国家が鉄道の公益性を強調する際には、鉄道は国家のインフラとなり、鉄道部は国家を代表し、その投資は鉄道に対する国家の投資となる。また国家が鉄道の企業性を強調する際には、鉄道はその他の企業と同じ営利性企業となり、鉄道部は鉄道企業群を代表し、鉄道の輸送価格政策に対する国家のコントロールの下、鉄道の経営目標を達成すると同時に、国家に利潤・租税を納め、借入金を利息を含めて返済しなければならない、損益の大きな圧力を受けることとなる。

4.3. 中国の鉄道の投資・建設の拡大

中国の鉄道の投資・建設の規模は拡大を続けている。図8からは、異なる時期の投資の成長率と融資ルートの変化が見て取れる。中国が市場経済体制に入った後の第8次5カ年計画(八・五、1991~1995年)期、中国の鉄道建設の規模は急速に拡大し、鉄道は大きな発展を実現した。この時期、鉄道重点プロジェクト33件に投資され

た資金は841億元にのぼり、同期の鉄道総投資の約60%を占めた。第9次5カ年計画（九・五、1996～2000年）期、中国の鉄道には全産業で総計2,438億元が投じられた。

そのうち中央政府の投資は2,105億元で86%を占め、地方政府の投資は333億元で14%を占めた。第10次5カ年計画（十・五、2001～2005年）期には3,500億元が鉄道建設に投じられ、「九・五」期の投資水準を上回り、この投資を利用して新たに7,000kmの鉄道が建設された。

「十一・五」（2006～2010年）期の鉄道建設の規模と標準は新たな高みに到達した。鉄道の基本建設には1.98兆元が投じられ、「十・五」期の投資の6.3倍にのぼった。

「十二・五」（2011～2015年）期、鉄道建設は、新たなチャンスと試練を同時に迎えた。全国の鉄道固定資産投資は3.58兆元にのぼり、「十一・五」期を1.15兆元上回り、47.3%の伸びとなった。「十三・五」（2016～2020年）期、鉄道の固定資産投資規模は3.5～3.8兆元が見込まれ、このうち基本建設には約3兆元が投じられ、新たな路線3万kmが建設されることとなっている。

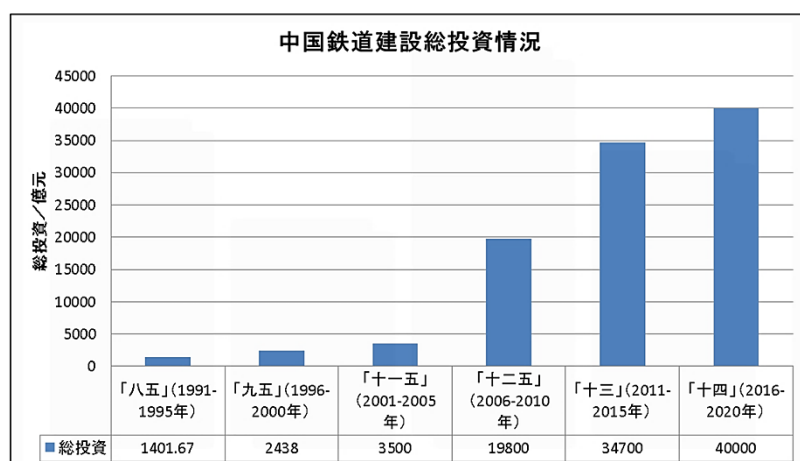


図8 異なる時期における中国の鉄道投資状況

4.4. 鉄道の体制改革

鉄道の体制改革の加速は、市場化された投融資メカニズムを形成し、鉄道建設を加速するために必要なことである。鉄道の投融資体制改革における重要点の一つは、政治と企業の分離であり、政府がすべてを請け負っていたものを、企業の自発性と政府の制度的制約に頼るものとするものである。

政府は、公益性の高い鉄道を建設する責任と義務を担い、政府の投資は原則的に、市場によっては投資者を引き付けられないプロジェクトのみに向けられる。鉄道投融資体制改革はさらに、鉄道の運賃改革をさらに深め、鉄道運賃の生成メカニズムと運賃監督管理体系の構築を検討し、鉄道発展を促進する運賃形成メカニズムの構築を図ることを求めている。これには、運賃のコスト算定メカニズムや運営の公平で透明な決算方法、運賃管制措置のさらなる緩和などが含まれる。

鉄道部（当時）は2005年7月、「鉄道建設経営への非公有制経済の参入の奨励・支援・誘導に関する実施意見」を打ち出した。2006年6月にはさらに、「『十一五』鉄道投融資体制改革推進方案」を打ち出し、鉄道投資にあたっては「政府の主導、多元的投資、市場化された運営」という原則に従わなければならないという方針を明確に示した。

2012年5月には、「民間資本の鉄道投資の奨励・誘導に関する鉄道部の実施意見」を打ち出し、鉄道投融資体制改革のさらなる推進などの14本の具体的な措置が示された。

2013年7月、国务院の李克強総理は国务院常務会議を招集し、改革鉄道投融資体制を配置し、中西部と貧困地区の鉄道建設を加速することを決定した。

2013年8月、国务院は「鉄道投融資体制の改革と鉄道建設推進の加速に関する国务院の意見」を発表し、鉄道投融資体制改革の推進や鉄道運賃メカニズムの整備継続など6方面から具体的な要求を打ち出した。

中国国家発展改革委員会は2016年、鉄道分野の初の民間資本投資モデルプロジェクトとして、①済南-青島高速鉄道、②武漢-十堰鉄道、③杭州-温州鉄道、④廊坊-涿州都市間鉄道、⑤重慶中心地区-合川鉄道、⑥合肥-新橋空港-六安鉄道、⑦杭州・紹興・台州都市間鉄道、⑧三門峽-禹州鉄道—の8プロジェクトを公表した。モデルプロジェクトは、共同出資や単独出資、官民パートナーシップ (PPP) などの方式で民間資本が鉄道の建設や運営に参加することを重点とする。

プロジェクトの企業運営や投融資モデルなどの面では積極的な探求が展開されており、一定の業務の土台を備えた幹線鉄道や都市間鉄道、近郊・市内鉄道などのプロジェクトが形成されつつある。国家発展改革委員会が鉄道分野で民間資本投資モデルプロジェクトを打ち出したのは、「鉄道投融資体制の改革と鉄道建設推進の加速に関する国務院の意見」「国有企業の混合所有制経済の発展に関する国務院の意見」「民間資本による鉄道の投資・建設のさらなる奨励と拡大に関する実施意見」の実行を貫徹し、民間資本の鉄道投資・建設の「ラストワンマイル」の問題を解決するためだった。

政府の今後の鉄道建設では、公益性の高い鉄道プロジェクトに対する投資・建設を強化する一方、その他の鉄道プロジェクトの建設に対しては市場からの投資をより多く引き付けることに配慮する必要がある。

5. 地方政府の役割

5.1. 高速鉄道の建設と都市の発展

高速鉄道は現在、中国の都市の発展の運命を左右する大きな要素の一つとなっている。中国の地域全体の局面も、高速鉄道路線の動向によって大きく変化している。都市戦略計画を左右し、国民生活と経済の発展を引っ張る重要なエンジンとなる高速鉄道の建設は、都市の建設発展に極めて重要な戦略的な役割を果たす。都市高速鉄道の駅と新都市の用地選定は、既存の都市の規模や発展段階の制約を受けない。高速鉄道路線と沿線都市の発展においては、地理・市場・政府という3つの影響力が増幅される。

中国の社会・経済の現実的な権力構造においては、①中央政府、②地方政府、③国有独占企業、④民間経済、⑤外資企業、⑥消費者—という6つの主体が存在する。前者3つは、経済に対する国家の非市場的な干渉を代表し、後者3つは、市場経済の要素に属する。中央政府・地方政府・国有独占企業という3つの要素によって駆動され、国家が干渉する「中国モデル」においては、内部の経済的権力がバランスを欠いた発展傾向にある。地方政府と国有独占企業の2つの要素の経済的権力が過度に急速な拡大を見せており、中央の経済権力と市場経済に大きな衝撃を与えている。

中国の現在の経済的権力は、純粋な市場経済の場合のように企業・市場・消費者に握られているわけでもなく、純粋な計画経済の場合のように中央政府に握られているわけでもない。地方政府と国有独占集団という2つの経済主体がある意味、経済発展の重要な指導者となっている^[12]。

5.2. インフラ建設における地方政府の役割の拡大

地方政府は、インフラ建設とりわけ現在の高速鉄道の建設を推進する重要な力となりつつある。それは第一に、国家の計画に合わせた地方の政策に表れている。高速鉄道の建設は、現地の社会と国民の生活に一定の影響を生む。高速鉄道建設に対する地方政府の関心の核心は、民衆と鉄道の利益との関係を公平公正に処理することである。

国家の建設を考慮すると同時に、民衆の生活も考慮し、民衆と鉄道建設者との平等な発言権を与えなければならない。(地方政府の高速鉄道建設に対する推進力の高まりは) 第二に、融資の配資にも表れている。高速鉄道建設の資金は現在、多くが国家と政府が規定した特定の融資機構を由来としている。多くの地方政府は、高速鉄道建設に投じる資金の提供を担うことができない。だが鉄道沿線や駅周辺の環境整備、インフラ設備や商業サービス、付帯設備などの開発には、地方政府による投入や連携が必要となる。第三に、文化や習慣の融合にも現れている。

高速鉄道の建設は、インフラと人の流れだけを意味しているのではない。高速鉄道の建設と運行の過程では、現地の社会・文化・生態に一定の影響が出る。地方政府は、高速鉄道の特性に基づき、国民生活やインフラの向上を進め、当地の産業の特色と結びつけ、雇用の機会を提供するなどの多くの措置を取り、各地の特色ある高速鉄道文化を発展させなければならない。

5.3. 高速鉄道の発展と人の移動

中国特有の経済発展の特性は、中国の高速鉄道の投資建設においても様々な形で表現される。国家レベルの広義の経済的論理と政治的論理から見ると、国家全体を計算単位として行われる高速鉄道の建設にあたっては、投資の均等化という罫を逃れることを注意する必要がある。高速鉄道網と快速鉄道網は、巨大な中国の旅行レジャー経済を刺激する働きを持つ。

高速鉄道網と快速鉄道網は、週末や短期休暇、ゴールデンウィークの旅行をより便利にするものとなる。旅行レジャー経済の消費は全体として経済発達地区から経済未発達地区へと流れるもので、経済は未発達だが旅行資源は豊富な地区に発展のチャンスをもたらす。また地区の自然賦存の違いは、人口分布と人口の流れの方向を決定している。中国の人口は内陸から沿岸の大都市へと流動している。とりわけ長江デルタと珠江デルタの大都市への流動は止めようのない流れとなっており、高速鉄道網と快速鉄道網もこの傾向を加速させている。

高速鉄道によって人口の流動がさらに便利となることで、中西部の人口がより良い生活と発展のチャンス求めて大都市に移動することはさらに容易となり、こうした人々により高い収入とより良い生活の可能性を与えている。高速鉄道によって運輸コストが下がることは、工業経済が中心都市へと移転することにもつながっている。この二つの過程は本質的に言えば同じ過程の両面と言える。この意義からは、国家の望む高速鉄道による経済発達の牽引は、地域という面から見れば、実質的には内陸部の一部の大都市と沿岸との経済発展ということになる。人口という面から見れば、中西部の人口の経済状況を確実に高めるものとなっている^[13]。

5.4. 高速鉄道による地方政府への便益

地方政府にとっては、高速鉄道の駅ができることには明確な利点がある。まずは高速鉄道の駅が設立されることはGDP成長率の向上を促す。地方政府は固定資産投資に熱心であり、高速鉄道のような中央政府の支援が受けられるプロジェクトにはなおさら熱心となる。

地方政府にとっては、大量の投資は現地の関連雇用を引っ張ることとなる。重大なインフラ建設工事の裏側では往々にして、地方経済の発展が促進され、人々の物質的な生活水準が高められている。次に財政の投入という角度から言えば、高速鉄道プロジェクトは地方政府にとって、比較的少ない投入で大きな利益の得られるプロジェクトと言える。

高速鉄道のような大型インフラの建設のほとんどの投資は、中央または省級の政府が資金源となっており、県級政府からの投資は極めて少ない。この角度から言えば、地方政府と現地の民衆にとってはフリーライドが可能となる。より重要なのは、地方政府がこの鉄道建設に巨額の投入を行わなければならないとしても、この負債は後の人々によって担ってもらうことができる。

中国の高速道路の建設の場合と同様、多くの高速道路の建設は巨額の負債を生むが、GDPの成長と交通の利便化という結果を伴うため、地方政府と現地の民衆との利益は一致している。同時に地方政府と官僚にとっては、高速道路の建設は明らかな実績となる一方、その建設コストはすぐに担う必要はない。その結果、多くの地方政府は負債を通じた高速道路の建設に走り、高速道路の爆発的増加という局面を形成した。このような行為は政府財務の赤字と負債の積み上げをもたしたが、高速道路の発展も促進した。

地方政府に対する高速道路建設・発展の吸引力はこのように大きい。高速鉄道建設ではこの傾向にさらに拍車がかかる。そのため国家の高速鉄道計画が出るたび、各地方政府は、鉄道が現地を通り、駅が現地に設けられるよう何とかして働きかける。また高速鉄道路線計画の修正も高速鉄道の「争奪戦」を招く。鄭徐（鄭州～徐州）高速鉄道の駅を永城と碭山が争ったケース、津秦（天津～秦皇島）高速鉄道の駅を灤県と遷安が争ったケースなど、

高速鉄道の建設に対する中国の地方政府の熱はますます高まっており、高速鉄道の発展・建設を後押しする重要な力となっている^[14]

6. 高速列車の技術

6.1. 発展の歩み

中国の高速列車技術は、「自主開発」「国外技術の導入と改良」「自主革新」という3つの段階を経てきた^{[41][42]}。

6.1.1 自主開発

1990年代から2003年までは中国の高速列車技術の自主開発の段階と言える。高速鉄道技術を掌握するため、中国は1997年から2004年まで既存の路線に対して5回にわたる速度の向上を行い、既存路線の最高営業速度は200km/hに達した。2003年、高速運行試験を目的とした秦皇島―瀋陽高速鉄道路線が運営を開始した。

中国は1992年と1996年、既存路線の速度向上と高速試験路線の運行のニーズを満たすことを目的に、最高営業速度170km/hのDF11型内燃機関車や直流モーターによって駆動されるSS8型電気機関車などによって牽引される准高速列車の開発を成功させた。

フランスは1989年、同期モーターによる駆動を採用した動力集中方式のTGV-Aの運営を開始し、日本は1992年、非同期モーターによる駆動を採用した動力分散方式の300系新幹線を打ち出した。高速列車はこれで、直流モーターによる駆動から交流モーターによる駆動の時代に入った。中国は1990年代後期から、非同期モーターによって駆動される最高運営速度200km/hを超える高速列車を相次いで4種類開発した。動力集中方式の「藍箭」と図9に示す「中華之星」、動力分散方式の「先鋒」と「長白山」である。2002年11月には最高営業速度270km/hの「中華之星」が秦皇島―瀋陽高速路線で試験速度321.5km/hを記録した。これらの数種類の高速列車の研究開発は、その後の中国の高速列車技術の発展に良好な土台を築いた。



図9 「中華之星」高速列車

6.1.2 国外の技術に基づく CRH1・2・3・5 型動車組

日本・フランス・ドイツなどの先進国との高速列車技術での差を縮め、高速列車の投入・運営に対する乗客数高まりによるニーズを満たすため、中国は2004年、ボンバルディア・川崎重工・アルストムのそれぞれの会社から「Regina」「E2-1000」「SM3」の高速列車技術3種を導入することを決めた。これらの原型車からは「CRH1A」「CRH2A」「CRH5A」(「A」は8両編成を指す、最高営業速度200-250km/h)型の動車組がそれぞれ設計・製造された。

2005年には、シーメンス社から「Velaro-E」型高速列車を取り入れ、「CRH3C」(「C」は最高運営速度350km/hを指す)型動車組を設計・製造した。欧州や米国と同様、中国の主要な長距離列車は動力集中の機関車牽引方式

を長期にわたって用いていたが、中国が新たに導入した4車型はいずれも動力分散方式のものだった。軸重が軽量で回生ブレーキの十分な利用が可能な動力分散方式が今後の高速列車のトレンドであると中国が判断し、今後は動力集中方式は採用しないとすでに決めていたことがうかがえる。

この4種CRH動車組と原型車との技術面での違いは、中国の路線状況と国情に合わせた小さな改良にすぎなかった。例えば「CRH2A」の場合、原型車の「E2-1000」の輪軸の内側の長さは1,360mmだったが、中国の軌道の特徴に合わせ、「CRH2A」の輪軸の内側の長さは1,353±1mmに調整された。「E2-1000」のパンタグラフの高さは5.0mだったが、「CRH2A」はダブルデッカーのコンテナ路線区間を通らなければならなかったため、パンタグラフの高さが6.5mに調整された。この他にサービスの質を高めるため、「CRH2A」にはさらに原型車にはなかった食堂車が付け加えられた。2007年4月、「CRH1A」「CRH2A」「CRH5A」の3種の動車組が、在来線を使った6回目の速度向上に用いられ、最高営業速度は250km/hに達し、中国の鉄道が高速運行の時代に入ったことが示された^{[8][20]}。

2008年8月1日、「CRH2A」に基づいて開発された「CRH2C」型動車組が、営業速度350km/hの北京―天津高速鉄道での運行に投入された。「CRH2C」の最高営業速度を350km/hに高めるため、「CRH2C」は「CRH2A」のMT比は4M4Tから6M2Tに調整され、ボギーフレームやサスペンションのスペックなどにも最適化がはかられた^{[24][25][26][27][28][29]}。動車組の乗客の増加に伴い、2008年と2009年に16両編成の「CRH2B」と「CRH1B」（「B」は16両編成を指す）が運営に投入された。同時に長距離乗車の需要を満たすため、2008年と2009年に最高営業速度250km/hの「CRH2E」（「E」は寝台列車を指す）と「CRH1E」が運営に投入された。「CRH1～5」型動車組のスペックは表6に示す通りである^[2]。

表6 CRH1～5型動車組スペック

項目	CRH1			CRH2					CRH3	CRH5
	CRH1A	CRH1B	CRH1E	CRH2A	CRH2B	CRH2C	CRH2D	CRH2E	CRH3C	CRH5A
運営開始年	2007	2009	2009	2007	2008	2008	2009	2008	2008	2007
最高運営速度 (km/h)	200	250	250	250	250	350	350	250	350	250
編成	5M3T	10M6T	10M6T	4M4T	8M8T	6M2T	6M2T	4M4T	4M4T	5M3T
起動加速度 (km/h/s)	2.16	2.16	2.16	1.46	1.46	1.46	1.46	1.46	1.54 ¹	1.8
車両サイズ (mm)	長:25800 幅:3328 高:4040 先頭車両 長: 26950	長:25800 幅:3328 高:4040 先頭車両 長: 26950	長:25800 幅:3328 高:4040 先頭車両 長: 26950	長:25000 幅:3380 高:3700 先頭車両 長: 25700	長:25000 幅:3380 高:3700 先頭車両 長: 25700	長:25000 幅:3380 高:3700 先頭車両 長: 25700	長:25000 幅:3380 高:3700 先頭車両 長: 25700	長:25000 幅:3380 高:3700 先頭車両 長: 25700	長:24175 幅:3265 高:3890 先頭車両 長: 25865	長:25000 幅:3200 高:4270 先頭車両 長: 27600
パンタグラフ数	2	4	4	2	4	2	2	4	2	2
最大軸重(t)	16	16	16	14	14	14	14	14	17	17
歯車比	3.27	3.27	3.27	3.03	3.03	—	—	3.03	2.79	2.5
トラクションモーター出力 (kW/台)	265	265	265	300	300	300	365	300	562	550
電力用半導体素子	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT
トラクション制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御
ブレーキ制御	回生+エア	回生+エア	回生+エア	回生+エア	回生+エア	回生+エア	回生+エア	回生+エア	回生+エア	回生+エア

¹ 0～200km/hの平均加速度。表5-6中の「CRH380B」と「CRH380BL」の加速度も列車速度が0～200km/h範囲での平均加速度とする。

6.1.3 新型 CRH 動車組(動力分散式列車)の自主開発

全長1,318kmの北京-上海高速鉄道は、中国で最も重要な幹線鉄道である。北京-上海高速鉄道は2008年4月に起工した。北京から上海までの運行時間を4時間程度に抑えるため、中国は、図3に所すような最高運行速度380km/hの新型高速列車「CRH380A/AL」(図10。「A」は8両編成、「AL」は16両編成を示す)の自主開発を決定した。空気抵抗の減少と列車空気力学性能の改善のため、「CRH380A/AL」ではまったく新しい先頭車両が設計された。

この他に大量の運行テストとシミュレーションに基づき、380km/hでの運行という条件の下での快適な乗車を保証するため、「CRH380A/AL」は軸重を15tとした。この数字は、軸重が14tの「CRH2C」と軸重が17tの「CRH3C」の中間だった。2010年12月3日、「CRH380AL」は北京-上海高速鉄道で486.1km/hの速度を記録し、国内の試験速度の最高を更新した。「CRH380A/AL」の他、中国は「CRH380B/BL」「CRH380CL」「CRH380D」を開発した。このうち「CRH380B」は、零下40℃の厳寒地区路線での運行のために特別に作られた耐高・耐寒高速列車だった。CRH380シリーズ動車組のスペックは表7に示す通りである^[2]。



図10 CRH380A高速列車(写真提供:羅春暁)

表7 CRH380シリーズ動車組スペック

	CRH380A	CRH380AL	CRH380B	CRH380BL	CRH380CL	CRH380D
運営開始年	2010	2011	2010	2011	2013	2014
最高営業速度(km/h)	380	380	380	380	380	380
編成	6M2T	14M2T	4M4T	8M8T	8M8T	4M4T
起動加速度(km/h/s)	1.46	1.46	1.44	1.46	1.51	1.44
車両サイズ(mm)	長:24500 幅:3380 高:3700 先頭車両長: 26250	長:25000 幅:3380 高:3700 先頭車両長: 26500	長:24175 幅:3265 高:3890 先頭車両長: 25865	長:24175 幅:3265 高:3890 先頭車両長: 25865	長:24175 幅:3257 高:3890 先頭車両長: 26200	長:25800 幅:3358 高:4160 先頭車両長: 27450
パンタグラフ数	2	4	2	4	4	2
最大軸重(t)	15	15	17	17	17	17
歯車比	2.37	2.37	2.43	2.43	2.43	2.44
トラクションモーター功 率(kW/台)	400	385	587	587	615	630
電力用半導体素子	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT	IGBT
トラクション制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御	C/I 制御
ブレーキ制御	再生+エア	再生+エア	再生+エア	再生+エア	再生+エア	再生+エア

経済発達地区の中短距離の都市間の旅客の運輸需要を満たすと同時に、都市軌道交通と高速鉄道との間の紐帯とするため、中国は2012年、旅客積載量が大きく、加減速度が高く、都市軌道交通列車の性質を持った「CRH6」型動車組を開発した。「CRH6」型動車組には、160km/hと200km/hの二つの速度ランクが設けられた。速度ランク160km/hで8両編成の「CRH6」型動車組の加減速度はそれぞれ 0.8m/s^2 と 1.0m/s^2 で、定員は1,502人とされた[43][44][45][46]。

「CRH」各型の動車組は、サブシステム技術や編成、車両の定員などで違いがある。そのため動車組が故障で運行を停止した際には、異なる車型間で代替使用をすることができず、動車の運営・保守のコストも高まる。そのため中国は2012年、今後の主力車型となる最高営業速度350km/hで4M4T編成の標準動車組(図11)を自主開発することを決定した。2015年6月に開発が成功し、現在はテスト運行の段階にある。



図11 中国標準動車組(4M4T、最高営業速度350km/h、最大軸重17t。写真提供:羅春曉)

6.1.4 CRH 動車組の概要

2015年6月までに中国で運営に投入されたCRH動車組は合計1,634本(8両編成と16両編成を含む)で、高速車両数は1万6,536台に達している。この数字は新幹線の運営車両の3.3倍に達する。CRH動車組総体の概況は以下の通りである[30][31][32]。

(1) 動車組シリーズ

すでに運営に投入された動車組シリーズには、「CRH1」「CRH2」「CRH3」「CRH5」「CRH380A/AL」「CRH380B/BL」「CRH380CL」「CRH380D」の8シリーズがある。まもなく運営に投入されるシリーズには、「CRH6」「CRH標準動車組」がある。

(2) 速度ランク

最高営業速度には、250km/h、350km/h、380km/hの3ランクがある。

(3) 列車編成

8両編成と16両編成に分かれ、8両編成は標準編成、16両編成は長編成と呼ばれる。2本の8両編成は連結運行が可能である。

(4) 車両タイプ

VIP車、一等車、二等車、寝台車、食堂車の5種類がある。

(5) 最大軸重

「CRH2」の最大軸重は14t、「CRH380A/AI」は15t、「CRH1」は16tで、その他の車型はいずれも17tである。

(6) 車両サイズ

中間車両の長さは24,175-25,000mm、幅は3,200-3,380mm、高さは3,270-4,270mmである。

(7) トラクション伝動システム

CRH動車組はすべてで動力分散方式を採用している。トラクション伝動システムは、インバータ制御と非同期モーター駆動を採用している。PMSM駆動を採用した高速試験列車がすでに開発されている。

(8) ブレーキシステム

回生ブレーキを優先とした電空ブレンディングブレーキを採用している。

6.1.5 新幹線列車と CRH 動車組の比較

日本は、高速鉄道技術を独自技術として最も早く開発した国である。1964年に開通した東海道新幹線は世界最初的高速鉄道となった。50年余りにわたって日本は世界的高速鉄道技術強国であり続けている。日本と比べると、中国の高速鉄道の発展の歴史は短く、技術的には、国外技術の導入を土台として自主開発するという道を取っている。

中日両国はいずれも、人口密度が高く乗客数の多い国であり、高速鉄道運輸の需要の面でも似通った背景がある。そのため両国は高速列車技術の面でも、発車間隔が短い、編成・定員が多い、動力分散方式を採用しているなど、多くの共通点がある。だが両国の国情や線路状況の違いや高速列車技術の発展戦略の違いから、中国と日本の高速列車技術には一部で違いもある。主な違いは以下のいくつかの点に表れている。

(1) 最高営業速度

現在、「N700系」「E5系」「E6系」の新幹線列車の最高営業速度は320km/hであり、CRH動車組は300km/hである。だが「CRH2C」と「CRH3C」の2008年8月から2011年9月までの最高営業速度は350km/hだった。CRH動車組が350km/hの最高営業速度を実現したのは、列車本体の性能に加えて、良好な路線条件が原因している。

例えば東海道新幹線の最小曲線半径とトンネル断面積、軌道中心間隔はそれぞれ2,500m、64m²、4.2mであるのに対し、北京—上海高速鉄道のこれらの値はそれぞれ7,000m、100m²、5.0mで、北京—上海高速鉄道の方が明らかに高速運行に適している。この他に新幹線の厳格な車外騒音基準も列車の高速運行を制約する要素となっている。

(2) 在来線との直通運行

中国の高速鉄道と在来線はいずれも軌間1,435mmの標準軌を採用しているため、CRH動車組は、高速鉄道と在来線との直通運行を実現することができた。だが日本は、新幹線では標準軌が採用されているが、在来線は軌間1,067mmの狭軌を採用しているため、新幹線の列車は在来線では運行できない²。

(3) 軸重

新幹線の車両は一貫して軽量化設計を重視してきた。「300系」「500系」「700系」の最大軸重はわずか11.4t、「N700系」は11tにすぎない。新幹線車両の軽量化設計は、省エネや軌道の運営・保守の軽減といった狙いの他に、「weak roadbed and infrastructures」などの原因がある。

CRH動車組の最大軸重は14tから17tの間にある。中国は、大量の運行試験結果に基づき、CRH動車組が350km/h以上の速度で運行する場合、十分な乗車快適度を保証するためには最大軸重15t以上が必要であると考えた。そのためCRH380シリーズとCRH標準動車組(図5)の最大軸重はいずれも15t以上となっている。

² 小型新幹線の「山形新幹線」と「秋田新幹線」は、在来線の軌間を1435mmに広げた標準軌を使っているが、厳密な意味での在来線には属さない。

(4) 先頭車両

車輪の空転やスリップ、信号系統に対するEMCの影響などの考慮から、全車両M車(電動車)の列車を除き、新幹線列車の先頭車両は通常、T車(付随車)となっている。だが「CRH1」「CRH3」「CRH5」などの動車組の先頭車両はいずれもM車である。しかし「CRH2」と「CRH380A/AL」、標準動車組の先頭車両にはT車が採用されている。最近開発された4M4TのCRH標準動車組の先頭車両でT車が採用されたのは、新幹線列車の設計経験を吸収した結果と考えられる。

(5) 異相区分通過

新幹線列車は日本独自の地面自動異相区分通過方式を取っている。CRH動車組は車載自動異相区分通過方式を取っている。

(6) 補助電力供給システム

新幹線列車の補助電力供給システムは、主変圧器の三次巻線から電源を取る方式を採用している。「CRH1」「CRH3」「CRH5」「CRH380B-D」と標準動車組はいずれも、主回路の中間直流ポイントから電源を取る方式を採用している。この方式は、列車が異相区分を通過する際の補助電力供給システムによる正常な電力供給を保証するものとなる。中国の今後の動車組と電気機関車の補助電力供給システムはこの電源供給方式がより多く取られることになる。

7. 海外展開の実績と発展戦略

7.1. 中国高速鉄道の海外展開の概要

中国高速鉄道は、中国のハイエンド設備製造分野の代名詞となりつつある。2013年からは国際市場への幅広い展開を開始し、タイやマレーシアからルーマニア、英国に至るまで、中国の高速鉄道の輸出の歩みは明らかに加速している。

2014年7月、中国が建設に参加したトルコの「アンカラ・イスタンブール高速鉄道」が正式に開通し、中国の高速鉄道の本当の意味で海外での最初の事業が完成を見た。

10月、中国とロシアは「高速鉄道協力覚書」に調印した。中国は間もなく、モスクワ・カザン区間の高速鉄道の入札に参加する。

11月、中国鉄建株式会社(中国鉄建)はナイジェリア交通省と沿岸鉄道プロジェクトでの商務契約を締結し、契約総額は119億7千万ドルに上がった。

12月、中国は、中国と欧州を結ぶ通路となる「中欧陸海快線」(China-Europe land-sea express line)高速鉄道への参加を確定した。中国はこの他、英国やインド、ラオス、タイ、米国、ブラジルなどの国とも高速鉄道分野での協力意向を結ぶか、協力覚書の調印を果たしている。

ここ数年で100カ国余りの国家首脳や政界要人、代表団が中国の高速鉄道を視察してきた。中国の鉄道が建設されている国は現在、リビアやナイジェリア、アラブ首長国連邦、オマーン、イラン、カザフスタン、オーストラリア、ベネズエラなどに及び、一般鉄道建設から電化改造建設、高速鉄道建設まで多くのプロジェクトが展開されている。

さらに国家の鉄道プロジェクトへの中国の協力を希望する国は、米国やロシア、ブラジル、インド、英国、サウジアラビア、トルコ、イラン、タイ、セルビアなど数十カ国に達し、いくつかのプロジェクトはすでに実施を開始している。2015年末までに高速鉄道で中国と協力関係を構築した国・地域は60余り、契約総額は400億ドルに達している

[38]。

7.2. 海外展開の具体例

7.2.1 シンガポール・マレーシア高速鉄道プロジェクト

2013年には、シンガポール・マレーシア高速鉄道プロジェクトが、シンガポールで行われた非公式会議の後に始動した。2020年完成予定のシンガポール・マレーシア高速鉄道は、両国にとってのシンボリックなプロジェクトとみなされている。計画によると、全長は約350km、投資予定額は120億ドルで、クラン川流域やヌグリ・スンビラン州スレンバン、マラッカ州、ジョホール州などの地を通過する。時速は350～450kmで、シンガポール・クアラルンプール間の所要時間を現在の約6時間から約90分へと大幅に短縮することができる。

7.2.2 モスクワ～カザン高速鉄道プロジェクト

2015年6月には、中国とロシアは、ロシアのモスクワ～カザン高速鉄道プロジェクトの建設契約を正式に締結した。中国の中鉄二院工程集団有限責任会社は、ロシアのノヴゴロド地下鉄設計院と共同で、調査・設計業務を担う。この高速鉄道はほとんどが、標高の高く寒冷な地区に位置している。中国は、こうした地区への中国の高速鉄道の建設工事とこうした地区に適した動車組設備に関して豊富な経験を持っている。2012年12月には、標高の高い寒冷地区を通る世界初の高速鉄道「哈大高速鉄道」が正式に開通した。この列車は、零下50℃の極限条件の下でも正常に運行できる。

7.2.3 テヘラン・マシュハド区間の線路の電化改造

2015年6月には、イランと中国企業が、テヘラン・マシュハド区間の線路の電化改造について合意し、宗教の首都であるマシュハドと政治の首都であるテヘランを結ぶ高速鉄道を建設する。同プロジェクトは42カ月で竣工し、その後は5年間の保守期間も設けられている。21億ドルの建設費の85%は中国が貸付を行う。プロジェクトの竣工後は、70両の中国の機関車が250kmの時速でこの区間を走行することとなる。鉄道レールと信号の改良とも合わせて、同プロジェクトは、テヘランからマシュハドまでの所要時間を現在の12時間から6時間に短縮し、年間貨物輸送量は1,000万トンに拡大する見通しだ。プロジェクトは2016年2月7日に竣工した^{[22][18]}。

7.2.4 中欧諸国への展開

2015年11月には、欧州標準の快速鉄道幹線「バルト海鉄道」での協力への中国の参加が話題となった。中国とEUが「一帯一路」(シルクロード経済ベルト、21世紀海上シルクロード)戦略と「ユンカー投資計画」との接続を検討する中、この協力の意義は特に重要なものとなる。2013年と2014年、李克強首相はルーマニアとセルビアで中国・中東欧首脳会議に出席した際、中国の高速鉄道を推薦していた。

中国はまた、ハンガリー・セルビア鉄道と、これを延長してハンガリー・セルビア・マケドニア・ギリシャをつなぐ「中欧陸海快線」の一部の建設にも参加することになっている。中国の製造した動車組は現在、南欧のマケドニアでも活用されており、中国のインフラの欧州市場への進出を後押ししている。

計画中の「バルト海鉄道」プロジェクトは欧州標準に合致するもので、北はエストニアの首都タリンを起点とし、ラトビアの首都リガ、リトアニアのカウナスを通り、ポーランドの首都ワルシャワに至り、そこから西に向かってドイツの首都ベルリンに達する。プロジェクトの投資額は36億8千万ユーロが見込まれ、そのうち85%はEUが出資する。計画によると、同プロジェクトはEUの2015-2020年の予算期内に起工され、2025年に竣工し、2030年までに毎年の旅客・貨物輸送量はそれぞれ延べ500万人と1,300万トンに達する見込みだ。

2015年12月23日、ハンガリー・セルビア鉄道のセルビア区間の起工式がセルビア第二の都市ノヴィ・サドで開かれた。同鉄道プロジェクトは、中国鉄道総会社が筆頭となって構成した中国共同企業体が建設を請け負う。同プロジェクトの始動は、中国・ハンガリー・セルビアの鉄道協力が実施段階に入ったことを示すもので、中国の鉄道の海外進出にとってのまた一つの重大な成果となった。ハンガリー・セルビア鉄道は、ハンガリーの首都ブダペストからセルビアの首都ベオグラードまでの全長350kmをつなぐ鉄道で、このうちハンガリー国内は166km、セルビア国内は184kmとなる。

2013年、中東欧諸国のインフラを改善し、中国と中東欧諸国の経済協力を促進するため、中国・ハンガリー・セルビアの3カ国は、ハンガリー・セルビア鉄道の改造・アップグレードでの協力を宣言した。同プロジェクトは、客貨

混合鉄道の電化、在来単線鉄道の複線化工事、一部区間の複線新設などからなり、設計最高時速は200km/h、建設工期は2年とされる。竣工・開通後、両地の所要時間は現在の8時間から3時間以内に短縮される。

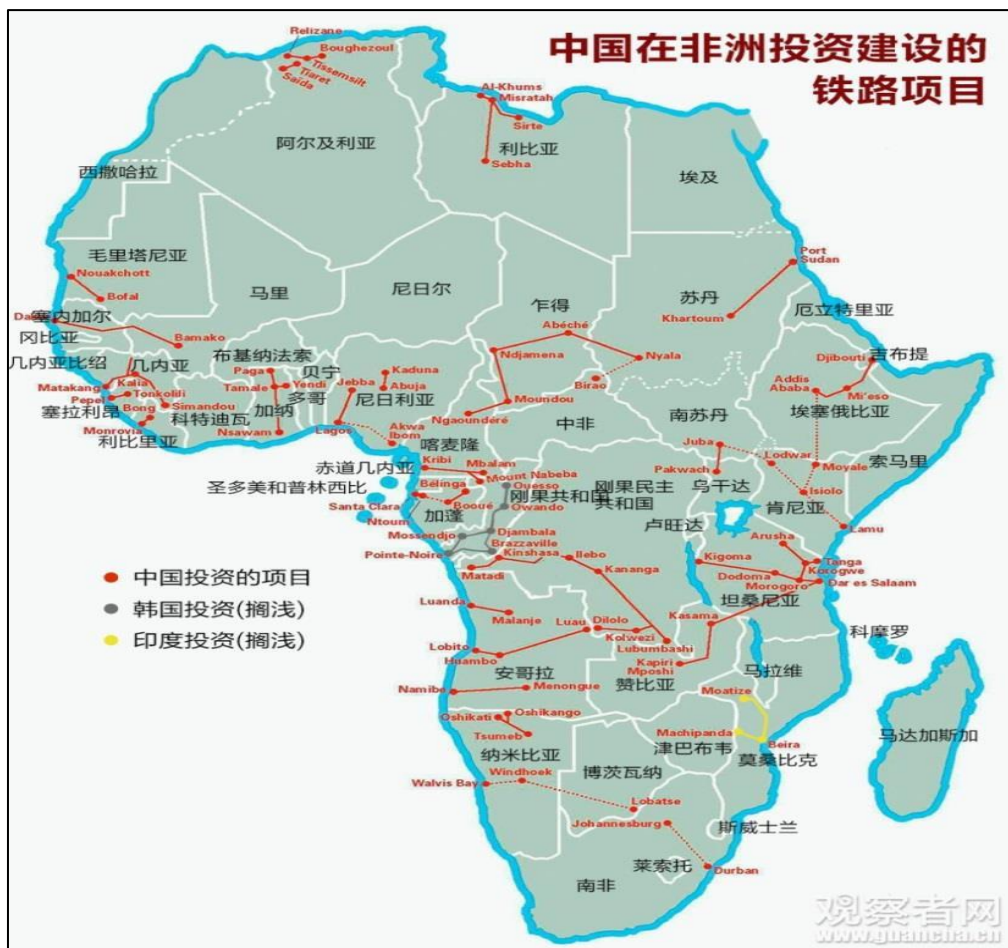
2016年1月21日、中国側が設計と建設を請け負うインドネシアのジャカルタ・バンドン高速鉄道プロジェクトが同国のワリニで起工した。中国鉄道の「走出去」(海外進出)戦略にとっての一里塚と言える出来事となった。

7.2.5 北京・モスクワ高速鉄道

世界最大の高速鉄道プロジェクトとなる北京・モスクワ高速鉄道も着実に推進されている。全長7,000kmを超えるこの高速鉄道の建設には1兆5千億元が投じられる見込みだ。2014年10月には、「中露高速鉄道協力了解覚書」の調印が行われた。中国側はすでにロシア側と政府・企業レベルで3回にわたって会議を開き、11回にわたって連絡とテレビ会議を行っている^[47]。

7.2.6 アフリカでの展開

中国はさらにアフリカでも多くの鉄道の建設支援や共同建設を行っている。現在は多くが普通の速度の鉄道だが、高速鉄道の建設はすでに多くの国のアジェンダに挙がっている。多くのアフリカの国々は、アフリカ大陸の各国の首都間の連携を高め、人員交流と情報交換を強めるのに、高速鉄道が最も効率的で予測可能な計画となると認識している。中国がアフリカで建設中のまたは完成した鉄道の総距離は5,756kmに達する。中国はアフリカ各国で良好な政治的親和性と技術革新力を誇っており、アフリカは将来的に高速鉄道建設の重要な海外市場として注目を集めていくものと見られる。図12は、中国のアフリカでの鉄道プロジェクトである。



赤丸: 中国投資プロジェクト、青丸: 韓国投資(棚上げ)、黄丸: インド投資(棚上げ)

図12 アフリカにおける中国の鉄道プロジェクト

7.3. 大手鉄道車両メーカーの合併とその影響

2015年末、鉄道車両メーカー大手の「中国南車」と「中国北車」が、総資産3,000億元を超える「中国中車」として合併することを宣言した。中国の高速鉄道産業を統合・発展させるための戦略的な措置となった。両社の合力を形成して中国の高速鉄道全体の輸出を推進すると同時に、中国の設備製造業のモデル転換・アップグレードの実現を率いるものともなる。

8. 直面する挑戦

中国の鉄道設備の輸出は近年、急速に増加している。合併前の中国南車を例にとると、2013年の海外市場での契約額は22億3千万ドルに達した。南車の輸出は83カ国・地域に及び、動車組から地下鉄車両、大出力電気機関車、内燃機関車、客車、貨車、軌道プロジェクトまで多岐にわたる。中国は建設コストや運営経験、営業速度、技術統合などの面で大きな優位性を持っているが、中国の高速鉄道が本当に世界に進出していくには、オリジナル技術や製造工法、イメージ、知的財産権などの面で依然として大きな挑戦に直面している。

8.1.1 低コストでの建設を維持できるかという問題

広大な高速鉄道路網と比較的低い建設・運営コストはこれまで、中国の高速鉄道が誇る強みとなり、海外からの幅広い評価を受けてきた。中国の高速鉄道の単位当たりの加重平均コストは、時速350kmのプロジェクトが1.29億元/km、時速250kmのプロジェクトが0.87億元/kmとなっている。世界の高速鉄道建設のコストは多くが3億元/kmを上回る。高架橋の多用は中国の高速鉄道の特色の一つである。京滬高速鉄道を例にとると、橋梁の長さは本線の長さの86.5%を占めるが、こうした例は世界にはない。大量の高架橋は、一般の路盤に比べて材料コストが大きく高まるが、路盤の沈下のリスクを一定程度回避することができるうえ、土地占用と住民の移住費用を最大限に減らすことを可能にし、総体的には建設コストの節約につながる。こうした建設の強みを海外鉄道の競争入札で生かせるかを判断するにはまだ時間が必要となる^{[33][34][35][36][37]}。

国外には地形や気候の違いの他、材料や物価の問題も存在する。現地で使う材料の一部は国内からの調達が必要となり、また一部は国内よりも価格が高いため、大部分の区間では、国内で流しこみを終えた材料を貨物船で相手国に送り、さらに組み立てを始めるという方式を取らざるを得ず、コストは自然と高くなる。さらに人材コストもある。国外の建築労働者の一部は規律と技術が不足し、労務費が高いうえに要求も多く、配慮の必要な問題となっている。

8.1.2 海外の政策と戦略

多くの国家は土地の私有制を取っており、公共インフラ建設の発展にとっての大きな障害となっている。この難題は、大面積の土地の必要なあらゆる公共建設が避けては通れない問題となっている。開発業者と土地を保有する現地の民衆との間の協議や補償金交渉は、時間と精力の要るプロセスである。このため開発業者はしばしば、関連する地方政府による土地徴用での協力を必要とするが、これも新たな問題を生み出す。開発プロジェクトに直接かかわって利益の分配を得ようとする地方政府にどう対処するかも、開発業者の知恵を試す問題となる。

中国の現在の「一帯一路」の研究は多くが戦略レベルとマクロな視点にとどまっており、個別の国に対する国情研究は深まっていない。例えば多くの機構や学者は、「一帯一路」の沿線にある22カ国のアラブ諸国を一体とみなし、アラブ諸国間の差異を見過ごしている。このため中国にとっては、技術と価格での優位性を持っているだけでは足りず、鉄道建設を相手国の国情にいかに関わらせ、相手国の疑念を晴らすかが、高速鉄道の海外進出計画が成功するかのカギと言える。

8.1.3 特許と標準

近年、中国の高速鉄道建設計画の展開に伴い、中国の高速鉄道技術の特許出願数は増加の一途をたどり、すでに2,000件以上に達している。だが日本やフランス、ドイツなどと比べると、特許の数と質にはさらなる向上が待たれる。また欧州や日本の標準が国際的に幅広く採用されている状況の下、「中国製造」から「中国標準」への転換を遂げた高速鉄道ブランドの樹立を図る必要もある。

このように中国高速鉄道の輸出の道は順風満帆とは言えない。技術標準や貿易障壁、市場保護、政治的要素などすべてが海外市場開拓の足かせとなり得る。中国は今後、まだ多くの課題を解決していく必要がある。

【参考文献】

- [1] 楊中平「中国鉄道 高速化への道のり」,『鉄道車両と技術』, No.125, p.31-37, 2016.
- [2] 中華人民共和国鉄道部「鐵路科技發展『十五』計劃和2015年長期規劃綱要」
- [3] 「《中長期鐵路網規劃(2008年調整)》方案頒布實施」新華網社会チャンネル.
- [4] 「中国邁入高鉄時代(科学發展 成就輝煌)」人民網.
- [5] 「中国鐵路高速列車上海始發受到市民熱捧」2007-01-28.
- [6] 「第六次大提速上線運行的動車組為何叫“和諧号”」.中国經濟網. 2007-04-12.
- [7] 張曙光「鐵路技術裝備現代化成果已惠及廣大群眾」中国政府網.2007-04-29.
- [8] 高速鉄道は、旅客列車設計最高運行速度250km/h以上の新設鉄道を指す。
- [9] 「中長期鐵路網規劃(2008年調整)」中華人民共和国鉄道部.[2012-10-19]
- [10] 「渝昆高鉄明年開工全長約700公裏2.5小時可到昆明」人民網・重慶視窓.
- [11] 「浙江甬舟鐵路2015年底前敲定方案設計時速200公裏」浙江在線・浙江新聞.
- [12] 周靖祥「誰來決定高鉄線路走向和城市站点選址」上海証券報, 2015-10-28.
- [13] 孟建軍「從根本上改變經濟社会結構的中国高鉄——為全世界運送夢想」RIETI, 2014.
- [14] 「高鉄暗戰的背后」, SOHU点擊今日, 2015-1-22.
- [15] ウォール・ストリート・ジャーナル「中国人の生活方式を変える高速鉄道」竜騰網Mobile轉載.
- [16] 「政協委員:高鉄應恢復350公裏時速降速是浪費」鳳凰網.
- [17] 陳斌「鉄軌上的中国, 高鉄經濟学:看得見的和看不見的」南方周末, 2015-10-1.
- [18] <http://news.gaotie.cn/guojia/2016-02-13/305105.html>
- [19] 「高鉄与動車有什么區別?—高鉄, 動車, 區別」驅動之家.
- [20] GB/T10621-2009「高速鐵路設計規範」
- [21] 唐昊「對高鉄發展方式的深度思考」『中国2012:尋找真實的成長』, 2012.
- [22] <http://news.gaotie.cn/jianshe/2016-02-14/305115.html>イラン『財經論壇報』2月7日.
- [23] 楊中平「漫話高速列車」, p.113-115, 中国鉄道出版社, 2013.
- [24] 「法中企業握手互利共贏」news.xinhuanet.com.25October2004.
- [25] BSPと鉄道部・広鉄集団は20本(160台)のEMU動車組の契約を締結した。www.bsp.cn. 12 January 2006.
- [26] 「CRH2 型動車組詳細資料及分類」news.chineserailways.com.14 December 2009.
- [27] 「龐巴迪:又獲鉄道部動車組大訂單」info.traffic.hc360.com.10 June 2005.
- [28] 「西門子專家進駐唐山機車車輛廠」hebei.moform.gov.cn. 15 August 2006.

- [29] 「BSP公司在北京簽訂40列EMU動車組訂单」www.bsp.cn. 2 November 2007.
- [30] 「招商証券-中国南車-601766-動車交付高峰来臨, 業績逐季增長」www.docin.com.
- [31] 「公司与北京鐵路局簽訂了30列CRH5型動車組採購合同」www.cccar.com.cn.
- [32] 「唐車公司拿到京滬高鉄動車組大訂单総金額392億」info.china.alibaba.com. 17 March 2009.
- [33] 「中国南車: 中標巨額合同增厚公司業績」 www.guosen.com.cn. 30 September 2009.
- [34] 「長客簽下235億訂单」 jlrbzsb.chinajilin.com.cn. 28 September 2009.
- [35] 「招商証券-中国北車-601299-動車組第三批高毛利率訂单將陸續交付」 www.docin.com.
- [36] 「Bombardier Sifang Awarded Fourth Contract for 40 Additional CRH1 High-Speed Trains in China」 cn.bombardier.com. 16 July 2010.
- [37] 「中国南車: 再中標動車組訂单、未来高增長確定」全景証券頻道. 30 September 2010.
- [38] 「中国北車簽訂総額達52億元重大合同」news.xinmin.cn. 13 October 2010.
- [39] 「中方“咬定”高鉄核心技术: 6年前的堅持終得回報」『東方早報』 2010-03-18.
- [40] 「鐵路將第六次提速我国引進時速200公裏機車」新華網. 2004-09-04.
- [41] 張春莉「中国高鉄引進之路: 一夜之間砍掉老外15億——鉄道部副総工程師張曙光談 中国高速動車組自主創新之路」人民網. 2008-09-02.
- [42] 「中国高鉄建設大手筆: 吸收四国技術印媒眼紅」新華網. 2008-02-04.
- [43] 「中国高速列車自主創新聯合行動計劃合作協議」科技部ポータルサイト. 2008-02-27.
- [44] 「鉄道部科技部聯合深化時速350公裏及以上高速列車自主創新」中国政府網. 2008-02-29.
- [45] 「高鉄帶動我国高新技術産業大發展」『科技日報』. 2010-09-06.
- [46] 「媒体称美国擬引進我国高鉄技術」 新浪網. 2009-07-30.
- [47] 「中国將幫俄羅斯建高速鐵路」鳳凰網. 2009-19-14.

II-5. 「海のシルクロード」と港湾・空港インフラ

大西 康雄

日本貿易振興機構・アジア経済研究所

1. はじめに

「一帯一路」構想のうち「一路」部分は「海のシルクロード」構想ということができる。対象となる地域は、東南アジアに加え、南アジア、さらにはヨーロッパにまで及ぶ。ただし、その内容は個別の港湾施設などが中心で、「一帯」、すなわち陸上部分との関連は必ずしも明瞭ではない。また、陸上部分と同じく従来からの整備計画を含んだものとなっているが、対外開放の中で、港湾整備は陸上インフラとは独立して進められてきただけに、一体化した構想として論じにくい面もある。

本章では、こうした点を明らかにするために、まず第2.で中国国内の既存の港湾整備計画を確認する。2006年以降、沿海部港湾を中心とした長期整備計画が実施されているが、その内容を見る。3.では、「海のシルクロード」構想を受けて提起された国内の港湾整備計画を整理し、4.では、フローとしての中国の海運状況の特徴を整理し、「海のシルクロード」構想の今後を展望する上で参照となるポイントを示す。5.では、将来構想も含め海外における中国主導の港湾整備状況を見る。これらは「海のシルクロード」構想を具体化したプロジェクトである。最後に6.では、「一帯一路」構想の中での位置づけがまだ明らかとなっていないものの、特に旅客輸送分野で重要な役割を担うと予想される空港整備計画についてみていく。

2. 港湾整備長期計画の現状

2.1. 「全国沿海港湾配置計画」

改革・開放開始以降の中国において、港湾整備は経済成長を支える基本インフラとして一貫して重視されてきた。近年では、全国的整備計画である「全国沿海港湾配置計画」（中国語：「全国沿海港口布局規画」、2007年）の基本方針を踏まえながら、建設が進んできている。同計画において、全国の港湾は「五大港湾群」に区分されて、基本的な整備方針が示されている。計画制定の経緯を簡単に確認しておこう。2005年から2006年にかけて「長江デルタ・珠江デルタ・渤海湾3地域の沿海港湾建設計画（2004年～2010年）」が、次いで「長江デルタ・珠江デルタ・渤海湾3地域以外の沿海港湾建設計画（2006年～2010年）」がそれぞれ制定された。さらに2006年8月に「全国沿海港湾配置計画」が、2007年6月には「全国内河航路・港湾配置計画」が順次まとめられ、制定された。

このうち「一帯一路」構想との関連で最重要なのが「全国沿海港湾配置計画」（以下「配置計画」）である。「配置計画」は、中国沿海部に存在する全港湾を5つの港湾群に分け、それぞれに中核となる主力港湾を指定し、「8つの輸送システム」を形成していくことが謳われている。表1、図1に五大港湾群をまとめた。8つの輸送システムは、石炭、石油、鉄鉱石、コンテナ、食糧、自動車、離島フェリー（RO-RO船）、旅客の八大輸送システムである（表2）。「配置計画」の主な狙いは、沿海港湾の合理的配置と役割分担の明確化、秩序ある港湾開発や港湾資源の節約、効率的な水運輸送システムの形成、国家管理体制の強化などである。

表1 「全国沿海港湾配置計画」における五大港湾群の概要

港湾群名と機能	行政区分	構成港湾	
		主力港	中小型港
環渤海地区港湾群 (北部沿海・内陸地区の経済社会発展に奉仕)	遼寧省	大連港、营口港	丹東港、錦州港
	河北省	秦皇島港	唐山港、黄驊港
	天津市	天津港	
	山東省	青島港、煙台港、日照港	威海港
長江デルタ地区港湾群 (上海国際航運センターに依拠。長江デルタと長江沿線地区の経済社会発展に奉仕)	上海市	上海港	
	江蘇省	連雲港港	南京港、鎮江港、南通港、蘇州港
	浙江省	寧波港	舟山港、温州港
東南沿海地区港湾群 (福建省と江西など内陸省一部地区および対台湾「三通」の需要に奉仕)	福建省	厦門港、福州港	泉州港、莆田港、漳州港
珠江デルタ地区港湾群 (香港の経済・貿易・金融・情報と国際航運センターとしての優位性に依拠。華南・西南の一部地区に奉仕し、広東省と内陸地区、香港・マカオ地区との交流に奉仕)	広東省	広州港、深圳港、珠海港、汕頭港	汕尾港、惠州港、虎門港、茂名港、陽江港
西南沿海地区港湾群 (西部地区の開発に奉仕し、海南島と島外との物資交流を拡大させるため、輸送を保障)	広東省	湛江港	
	広西チワン族自治区	防城港	北海港、欽州港
	海南省	海口港	洋浦港、八所港、三亜港

(出所) 中国交通年鑑社編[2007:143]他より筆者作成。

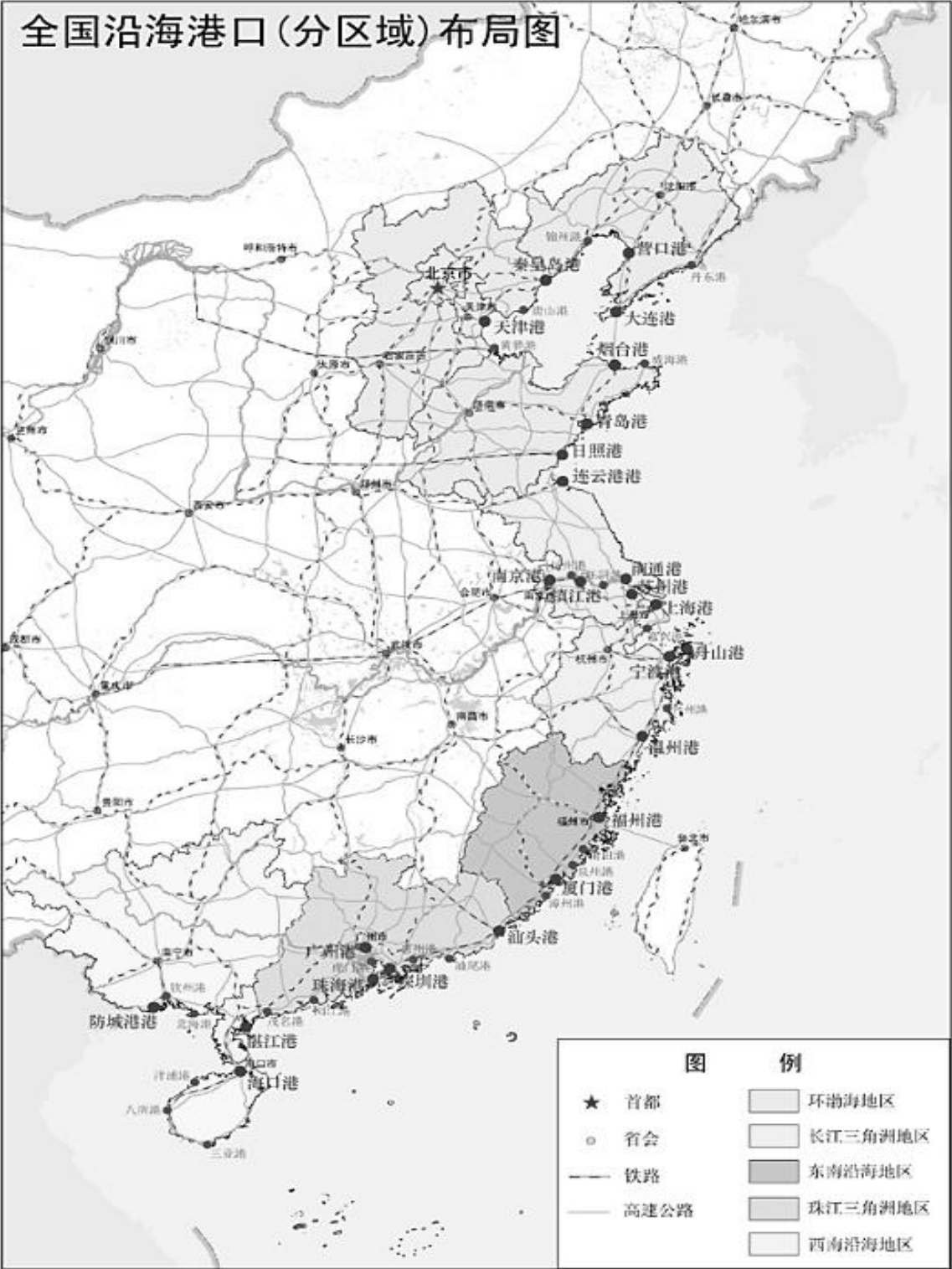


图1 全国沿海港湾配置計画(2006年)

表2 全国沿海港湾整備計画の八大運輸システム概要

運輸システム名	機 能
石炭輸送システム	石炭積み込み港として、秦皇島、唐山、天津、黄驊、青島、日照、連雲の7港。積み下ろし港は沿海地区の電力会社専用埠頭
石油輸送システム	石油化学企業の配置に従って20～30万トン級を主とする専用バースなどを配置
鉄鉱石輸送システム	鉄鋼企業の配置に従って20～30万トン級の専用バース、積み替えバースなどを配置
コンテナ運輸システム	大連、天津、青島、上海、寧波、蘇州、厦門、深圳、広州の9大港を主とした支線港、フィーダー港の配置
食糧輸送システム	国の食糧流通・備蓄システムに対応した積み込み埠頭、積み下ろし埠頭、転送埠頭の配置
完成自動車輸送システム	自動車産業の配置に従い、専門化した国内用埠頭、輸出入用埠頭を配置
離島 RORO 輸送システム	離島の交通の便を保障し、社会経済発展に適応した埠頭を配置
旅客運輸システム	安全、快適でスムーズな旅客輸送を行う

(出所) 中華人民共和国交通運輸部 [2006] より筆者作成。

2.2. 港湾再編の進展と「国際航運センター」の建設目標

表1で示したような港湾群が大規模な港湾整備を志向するにつれて、港湾間の競争が激化することになったが、もう一つ注目すべきは、港湾整備と並行して港湾管理行政面における改革(港湾の管理体制の変更)が2002年以降、進行していることである。たとえば、中央政府が実施した港湾再編では2004年にかけて、交通部が直轄もしくは地方政府と二重指導していた沿海・長江沿いの38港湾が地方政府の管理に移譲された。また、政企分離¹の下で地方の各港務局が株式会社へと転換された。さらに、それとは別に地方政府の主導による港湾再編も着手されるようになってきている。こうした港湾再編の特徴は、「中央指導・地方主導」という言葉に集約することができる。

また、各港湾の優位性(強み)を生かした各種の「国際航運センター」構想が提起されている。この「国際航運センター」構想に関しては、上海を皮切りに、各地で中央政府から認可されており、「国際航運センター」構想と建設目標は、地域経済の発展にとって重要な構成部分になっている。港湾事業の振興は当該地域の経済開発の大きな柱のひとつとして認識されている。こうした成り立ちからして、「国際航運センター」構想は国家戦略と地域発展戦略とが密接に結合されたものであり、「一帯一路」構想が提起されるとそれをすぐに取り込むことになった。

2.3. 港湾群別貨物取扱量の特徴

中国沿海部の五大港湾群別に各主要港の2000年代半ば以降における貨物取扱量の推移をまとめたのが、表3である。この表から明らかな点は、環渤海地区港湾群の貨物取扱量の急激な増加である。近年では北部の諸港湾に貨物がかなり集中し、沿海港湾全体に占めるシェアが40%程度の水準にある。具体的な主要取扱品目は、原油・同製品の他、鉄鉱石・石炭と穀物などの大口の商品である。

長江デルタ地区港湾群では、貨物取扱量の全国1、2位を誇る寧波・舟山、上海港を抱えながら、沿海港湾におけるシェアは依然24%前後に留まったままで、環渤海地区港湾群に大きく水をあけられている。ただし、貨物取扱量1億トン超の蘇州、南京、南通などの大型河川港が別途含まれることから、それらを足し合わせると環渤海地区港湾群ほぼ相当する数量となる。また、定期コンテナ船の貨物取扱量は、長江デルタ地区が大きく、次いで珠江デルタ地区で、環渤海地区のコンテナ取扱量は小さい²。「一帯一路」構想にかかわらず、こうした各港湾群の特徴は急には変化しないと予測されるが、今後、構想が進展する中でどのような変化が現れるかに注意していくことが「一帯一路」構想の分析において重要となろう。

¹ 従来一体であった港湾行政と港湾の企業経営の分離。

² 2011年の場合、長江デルタ地区の中核港である上海、寧波・舟山両港のコンテナ貨物取扱量は合計4646万TEU、また珠江デルタ地区の中核港である深圳、広州両港のそれは3682万TEUであった。一方、環渤海地区三大港のコンテナ貨物取扱量は3101万TEUにしか過ぎない。

表3 全国沿海港湾群別貨物取扱量の推移

(単位:億トン)

港湾群	港湾名	2005 年	2007 年	2009 年	2011 年	2012 年
環渤海地区	天津	2.41	3.09	3.81	4.53	4.77
	青島	1.87	2.65	3.15	3.72	4.07
	大連	1.71	2.23	2.72	3.37	3.74
	唐山	[0.34]	0.68	1.76	3.13	3.65
	秦皇島	1.69	2.49	2.49	2.88	2.71
	營口	0.75	1.22	1.76	2.61	3.01
	日照	0.84	1.31	1.81	2.53	2.81
	煙台	0.45	1.01	1.24	1.80	2.03
	黄骅	0.68	0.83	0.84	1.13	1.26
	合計	10.74	15.51	19.58	25.48	28.05
長江デルタ地区	寧波・舟山	3.59	4.73	5.77	6.94	7.44
	上海	4.43	4.92	4.95	6.24	6.37
	連雲港	0.60	0.85	1.08	1.56	1.74
	合計	8.62	10.50	11.80	14.74	15.55
東南沿海地区	厦門	[0.48]	[0.81]	[1.11]	1.57	1.72
珠江デルタ地区	広州	2.50	3.43	3.64	4.31	4.35
	深圳	1.54	2.00	1.94	2.23	2.28
	合計	4.04	5.43	5.58	6.54	6.63
西南沿海地区	湛江	[0.46]	[0.61]	1.18	1.55	1.71
	北部湾港				1.53	1.74
	合計				3.08	3.45
	総計	29.28	38.82	47.55	61.63	66.52

(出所) 中国交通運輸部編[2013:747] 中国港口年鑑[2013:67-70]より筆者作成。

- ※ (1)2012 年における貨物量 1 億トン以上の沿海港湾のみを列挙している。
 (2)2005 年の唐山港の数値は京唐港区だけで曹妃甸港区を含んでいない。
 (3)2011 年の厦門港の数値は漳州港のデータを含む。それ以前については厦門港の数値。
 (4)2009 年以降の湛江港の数値は海安港のデータを含む。それ以前については湛江港のみ。
 (5)2011 年以降の北部湾港の数値は防城港、欽州港、北海港の 3 港分。

3. 「海のシルクロード」構想関連の港湾と地方政府の構想

3.1. 「海のシルクロード」構想

「海のシルクロード」構想に直接関連する港湾整備構想をまず提示したのは、東南沿海部6省(江蘇、浙江、福建、広東、海南、山東)である(2015年1月段階)³。その後、同年3月に、国家発展改革委員会・外交部・商務部の連名で「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードを推進建設する望ましい将来と行動」⁴が公布され、中央政府としての大まかな方針が明らかにされた。陸海シルクロードの連結、海上シルクロードを支える港湾インフラに言及した部分を整理すると以下になる。

³ 「20 省份(ニンベン+分)全面布局一带一路」(<http://hebei.news.163.com/15/0128/14/AH27JAKO02790DPB.html>)ほかの報道による。

⁴ 「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/2015-03/28/c_1114793986_2.htm)

(1) 西南地域

ASEANに隣接した広西の優位性を活かし、珠江・西江経済帯を発展させる。21世紀海上シルクロードとシルクロード経済帯を有機的に結びつけるゲート・ウェイを形成する。雲南については、周辺諸国との国際運輸ルートを建設し、大メコン・サブリージョンの経済協力を推進する。

(2) 沿海と香港・マカオ・台湾地域

中国(上海)自由貿易試験区建設を進め、福建を21世紀海上シルクロードのセンターとして建設する。深圳前海、広州南沙、珠海横琴、福建平潭などの対外開放協力区の機能を生かして広東・香港・マカオ大港湾区を形成する。浙江海洋経済発展モデル区、福建海峡藍色経済試験区、舟山諸島辛島、海南国際観光島の対外開放・開発の度を上げる。上海、天津、寧波・舟山、広州、深圳、湛江、スワトウ、青島、煙台、大連、福州、アモイ、泉州、海口、三亜などの沿海港湾建設と、上海、広州などの国際センター空港の機能を強化する。

また、頭記の記事に基づき6省個々の構想の概要を整理すると下記ようになる。

(1) 江蘇省

「一帯一路」双方に関連する都市として、徐州(中央アジアに向かう東西方向の鉄道と沿海部を貫く南北方向の鉄道の交差点)、連雲港(水運と鉄道輸送を接続させる「海鉄聯運」の拠点、第4節で詳述)を擁する。連雲港は、新疆・中央アジアを経由して欧州に至るチャイナ・ランドブリッジの起点であり、「一帯一路」構想を、従来の発展戦略を拡大するチャンスととらえている。各都市は地方版の実施プラン(たとえば連雲港市は「2015年“一帯一路”交差点建設推進実施方案」)を作成・公表している。さらに江蘇省は、省内各市を集めた構想推進会議を開催し、海・陸を連結した交通インフラの整備に加えて、物流改善、産業のレベルアップ、港湾関連産業育成などの発展戦略をとらえている。

(2) 浙江省

「一帯一路」構想に沿った経済貿易協力区、「海上シルクロード」試験区、貿易物流中枢ステーションを設立。港湾では、寧波・舟山港の一体化をさらに進め、その他の沿海港湾と義烏国際陸港(陸上の港の意)を協調させつつ発展させるとしている。義烏は、「100円ショップの故郷」とされる日用雑貨品貿易の中心地だが、ここからチャイナ・ランドブリッジ経由で中欧に至る「義新欧」路線(義烏～新疆～欧州)特別編成列車(臨時便)の運行を常態化させることが謳われており、他の内陸地域と同じく、直接海に面していない地域の「一帯一路」構想への参与のモデルと見ることができる。

(3) 福建

アモイ、漳州、泉州、福州が四大拠点に指定されている。「福建省がシルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードに参入し、発展戦略を実施することに関する意見」を公表し、鉄道、高速道路、港湾、飛行場などのインフラ・ネットワークを建設することがその柱となる。福建が重点パートナーとするのは東南アジアであり、たとえば「アモイ東南アジア国際航空輸送センター」を建設し、アモイの新空港から東南アジア、南アジアへの国際航空路線を増便する。また省内における高速鉄道網や高速道路網の建設を急ぐ、としている。

(4) 広東省

内陸水運と海運を結ぶ「江海聯運」を発展させ、広州港と海外の友好関係港湾で「海上港湾連盟」を建設し、広州、深圳、珠海、汕頭、湛江という5大港湾を中枢として海上航路を相互にネットワーク化し、東南アジアにおける港湾等のインフラ建設に積極的に参与する。「広東・マカオ・香港自由貿易区」や南沙、前海、横琴での新区(筆者注:自由貿易試験区)建設を加速する、としている。

(5) 海南省

中央政府が同省に求めている最大の任務は、南シナ海の海洋資源開発に対するサービスと海上救援を保障することであり、それらを果たした上で「海上シルクロード」のゲートウェイを目指すこととなる。同省政府の方針を見

ても、「三沙」(東沙、西沙、南沙)のインフラ建設や石油・天然ガス開発、遠洋漁業、海上観光などの発展に重点が置かれている。その位置づけは特殊である。

(6) 山東省

アジア・ユーラシアランドブリッジの沿線地域として発展することが方針となる。先に見た連雲港港に次ぐ「海鉄聯運」港湾として、日照、青島が指定されており、省内の8本の鉄道、15本の国道などのインフラを周辺省市と連結させて、交通ネットワークの中心を目指すことになる。また、重点パートナーとして北東アジアを想定し、たとえば韓国との経済協力を強化し、青島における自由貿易試験区設置を勝ち取ることを目指すとしている。

以上で見たように、国家レベルの構想も各地方政府の構想も、まだまだ初歩的なものである。本節の最後に、中国の民間シンクタンクが取りまとめた港湾の「一帯一路」構想を引用しておく(表4、港湾群の区分がやや異なる)。それぞれの構想の今後の展開、具体化については地道にフォローしていくしかないが、次節では、中国の海運状況を三つのポイント、すなわち「海鉄聯運」方式のコンテナ輸送、中国の各港湾におけるコンテナ船寄港状況、主要バルク貨物輸送状況から見ておきたい。

表4 「一帯一路」構想と各港湾の役割

港湾群	全体構想	港湾名	現在の政策	将来計画
環渤海港湾群	中国・モンゴル・ロシア経済コリドーと新ユーラシア・ランドブリッジ経済帯を接続し、北京・天津・河北一体化戦略を支援	天津	2 ランドブリッジ・3 港湾のセンター。海鉄聯運を発展させる	越境定期列車運行を強化し、海鉄聯運のセンターとなる
		青島	海鉄聯運	東南アジア航路専用の新埠頭を建設、航路沿いの15の小港湾とネットワーク形成
		大連	ハルピン鉄道局と水鉄聯運協議	遼寧・満州・欧州鉄道、遼寧・モンゴル・欧州鉄道、北極・東北航路を開拓
		煙台	藍村・煙台線、済南・青島線による海鉄聯運	日本・韓国から欧州に至るランドブリッジ形成
		日照	瓦日鉄道の出海口	山東省を「一帯一路」海運の戦略拠点とする
長江デルタ港湾群	新ユーラシア・ランドブリッジの直接の出海口。長江経済帯の支援	上海	海鉄聯運	沿線40余の小港湾と対話・協力メカニズム形成
		寧波・舟山	杭州・株州線、寧波・新疆・欧州線を繋ぐ海鉄聯運	港湾経済圏、ネット・シルクロードの実験区
		連雲港	キルギス共和国、リトアニア、バレー(ブラジル)との協力協定	全方向への接続、陸海双方向に開放
珠江デルタ港湾群	中国・インドシナ半島経済コリドーに接続、マラッカ海峡に隣接	広州	海鉄聯運	西江・北江黄金水路のレベルアップ、21の友好港湾と海上港湾連盟を設立
		深圳	江海聯運	広東・香港・マカオ大港湾区の形成
		アモイ	海鉄聯運	東南アジア国際海運センター建設
		福州	陸海空、南北を貫通し、中西部地域に影響を及ぼす交通ネットワーク	ASEAN、台湾と内陸地域を繋ぐ国際海運センター形成
		泉州	台湾海峡西岸の中核港湾	海上シルクロード沿線港湾と友好港湾関係構築
		汕頭	陸海空立体の運輸ネットワーク	広東東部の総合港
		湛江	水運、鉄道、空輸、道路、パイプラインが一体化した運輸ネットワーク	中国 ASEAN・FTA の海上橋頭堡
		海口	環北部湾コンテナ中枢港	汎珠江デルタ地区と ASEAN 間の郵送・観光航路の開拓

(出所)民生証券研究所作成資料<http://monev.163.com/15/0413/13/AN3A20H600254TFQ.html>

4. 中国の海運状況

4.1. 「海鉄聯運」方式の鉄道コンテナ輸送

海上輸送と鉄道輸送を一貫運送する「海鉄聯運」(または「鉄水聯運」)⁵方式のコンテナ輸送サービスが、ますます重要な地位を占めるようになってきている。2011年5月、中国交通運輸部と鉄道部が、「『鉄水聯運』の発展を共同で推進することに関する協力取決め」に連名で調印した。ついで10月に「『鉄水聯運』によるコンテナ輸送の展開に関するモデル項目の通達」が両部合同で出され、6つの鉄道ルートが、重点項目の第1弾として選定された。すなわち、①大連-東北地区、②天津-華北・西北地区、③青島-鄭州および隴海線(蘭州~連雲港)沿線地区、④連雲港-阿拉山口沿線地区、⑤寧波-華東地区、⑥深圳-華南・西南地区である。このうち、③、④は海と陸のシルクロードを連結するルートである。さらに、同じ10月には、両部から「『鉄水聯運』の発展加速に関する指導意見」も出されている。

近年の「海鉄聯運」による鉄道コンテナ取扱量を港湾ごとの具体的な数字でみたのが、表5である。2010年の「海鉄聯運」量は139万2,000TEUで、中国の全国港湾のコンテナ総取扱量1億1,764万TEUに占めるシェアはわずか1.18%にしかすぎなかった。中国の国土はアメリカ並みであり、「海鉄聯運」比率が欧米並みの20~30%まで伸びると仮定すると、その発展の余地が大きいことがわかる。CO₂削減が世界的課題となり、鉄道の役割強化が図られようとしていることも追い風である。上記の鉄道ルートの起点となっている大連港、天津港、連雲港港や営口港の4港における「海鉄聯運」方式のコンテナ輸送は、全国総量の約3分の2以上を占めており、これら4港が中心的存在である。とりわけ営口港は、全取扱量に対する海鉄聯運コンテナ取扱量の比率が最も高い。

営口港を例に国際複合輸送の具体例を見ると、たとえば釜山港~営口港~満州里境~ロシア(モスクワ)および欧州などの「シルクロード」関連ルートが開拓されている(中国港口年鑑編集部編[2012:286-287])。シベリア經由欧州に至るランドブリッジである。

表5 貨物取扱量十港のコンテナ「海鉄聯運」状況(2010年)

順位	港湾名	コンテナ取扱量 (万 TEU)	対前年増減 (%)	海鉄聯運輸送 量(万 TEU)	対前年増減 (%)	対全取扱量比 率(%)
1	上海港	2,906.90	16.27	12.71	5.65	0.44
2	深圳港	2,250.97	23.34	10.21	14.59	0.45
3	広州港	1,255.00	12.05	2.67	-1.84	0.21
4	寧波・舟山港	1,314.40	25.14	6.82	72.66	0.52
5	青島港	1,201.20	17.05	13.79	21.93	1.15
6	天津港	1,008.00	15.82	15.43	115.2	1.53
7	厦門港	582.00	24.35	3.80	-5.94	0.65
8	大連港	524.20	14.54	25.53	10.00	4.87
9	連雲港港	387.00	27.65	19.30	54.90	4.99
10	営口港	333.80	31.56	28.94	50.73	8.67
合 計		11,763.47	19.13	139.20	32.57	1.18

(出所) 呉編[2011]より筆者作成。

4.2. 基幹航路のコンテナ船港湾別寄港回数

2008年~2012年における中国主要港へのフルコンテナ船の年間寄港回数について、その変化を示したのが表6である。同期間に上海港は30%増、赤湾港(深圳)は474%増、青島港は60%増であった。環渤海地区三大港

⁵ 「海鉄聯運」は、海運と鉄道の連携によるコンテナ輸送で、英語の“Sea& Rail”を指す。交通運輸部はこの呼び方を専ら使用している一方、鉄道部では「鉄水聯運」という言葉を使用している。前者はおもに「海上輸送コンテナの鉄道輸送」との意味で用い、後者の方は「鉄道による海上コンテナの輸送」ということに力点が置かれていることから来ているとみられ、基本的には同義と考えてよい。

のなかでは、天津新港が434%増と青島港をしのぐ急増ぶりであるが、転機は2011年で、この傾向は寧波・舟山港、赤湾港も共通である。

2012年における港湾別フルコンテナ船寄港回数をみると、世界1位は香港の1万6,967回で、以下、シンガポールの1万6,590回、上海の1万5,920回、釜山の1万3,753回と続き、第4位までが年間1万回を超えている。また、表5から明らかなように、上位10港中、中国が4港を占めるなど、中国は世界のコンテナ輸送の一大ステーションとなっている。「一路」構想の実施によって、こうした傾向は更に強まると予想される。

表6 港湾別航路数、コンテナ船寄港回数の推移(2008-12年)

世界ランク (2012)	港湾名	航路数					
		2012	2008	2009	2010	2011	2012
3	上海港	309	12,245	11,462	13,132	14,911	15,920
5	寧波・舟山港	171	5,329	3,501	5,315	9,028	8,049
7	青島	124	4,936	4,590	5,551	7,559	7,896
10	赤湾	45	963	896	3,034	5,633	5,536
17	アモイ	116	3,462	2,216	3,257	4,466	4,548
21	天津新港	39	805	700	1,166	3,984	4,269
30	塩田	99	2,568	3,648	3,768	4,024	3,206
32	大連	58	1,380	1,470	749	91	2,965
37	南沙	45	354	332	249	227	2,388
70	連雲港港	25	197	162	521	1,213	1,317
95	營口	39	29	10	28	306	959

(出所) 中国港口年鑑編集部編[2013]、赤倉・後藤・瀬間[2013:18-21]より筆者作成。

4.3. 主要バルク貨物の取扱量拡大と埠頭整備

世界の海上荷動き量(重量ベース)を押し上げる中心的主要貨物はドライバルク貨物(ばら積み貨物)である⁶。中国では外航と内航にかかわらず、「三大バルク貨物」と称される鉄鉱石、石炭および穀物のなかで前二者の取扱量が急伸して大きな割合を占めている。とりわけ、中国北部地域の主要港において、これら品目の輸入に対応するため、大型専用船が接岸できる大水深埠頭などを備えた港湾施設の開発・建設が急ピッチで展開されていることに注目しておきたい。

(1) 中国における資源・エネルギー需要の激増と輸入依存の高まり

中国は現在、主要資源の一大輸入国となっている。たとえば、中国は1993年から原油の輸入量が輸出量を上回る純輸入国に転じており、2011年の原油輸入は2億5,400万トン(世界の海上輸送量に占める比率は13.5%)に上り、輸入依存度が56.5%になった。しかも、この石油対外依存度は今後も上昇し、2015年までに60%になると見込まれている。

また、鉄鉱石は2000年から純輸入国となっており、2011年の同輸入量は6億8,600万トンであった。この規模は世界の海上輸送量の70.7%を占める。さらに、中国で今日なお一次エネルギー消費の60%強を占める石炭(原料炭と一般炭)も、2009年に純輸入国に転換し、2011年の輸入量は1億8,240万トン(同27.7%)となった。また食糧については、2011年に輸入量が約6,000万トン(同24.6%)まで増大した。

世界的に資源の獲得競争が激化する下で、船舶の大型化に対応した大型埠頭の新規建設が進んでいる。資源輸入＝バルク貨物輸入の拠点を目指して、各港湾間の競争が激しくなっているわけだが、「一帯一路」構想の進展によってこうした傾向は加速する可能性が高い。

⁶ 世界全体の国際海上輸送貨物は、主に①鉄鉱石や石炭などのドライバルク貨物、②原油やLNGなどの液体バルク貨物、③コンテナ貨物から成る。Clarkson Research Services 社による推計では、2011年の同貨物総量は合計で約90億トンであった。その内訳をみると、上記の「三大バルク貨物」が23億トン(シェア25.6%)、原油が18億トン(同20.0%)、コンテナ貨物が14億トン(同15.6%)となっている。

(2) 輸入鉄鉱石積み卸し量の急拡大と大型鉄鉱石埠頭の建設ラッシュ

中国は、世界最大の粗鋼生産・消費大国であり、鋼材輸出大国である。第12次5カ年計画(2011年～2015年。以下、十二・五計画)の初年度に当たる2011年には、粗鋼生産が6億8,000万トン、粗鋼消費が6億7,000万トン、鋼材輸出が4,900万トンを記録した。第11次5カ年計画(2006年～2010年)期間中から、鉄鋼の慢性的な過剰生産体質が指摘されているにもかかわらず、臨海一貫製鉄所として鞍鋼集団の営口プロジェクト(営口市、年産500万トン)と首鋼集団の曹妃甸プロジェクト(唐山市、年産1,000万トン規模)などが中国北部地域に新たに建設され稼働している。加えて、中国鋼鉄工業協会が12・5長期計画のなかで重点プロジェクトとして位置づけている山東鉄鋼集団の日照プロジェクト(年産1,000万トン規模)もある。

鉄鋼メーカー別粗鋼生産(2011年実績)の上位10社のうち5社が環渤海地区の企業である(日中経済協会編[2012:125、130])。同地区において主原料の鉄鉱石需要が相対的に高い理由がここにある。とくに中国の鉄鋼業界では、この鉄鉱石とコークスをおもな原料とする高炉一貫製法による生産が、総生産量の約8割を占めるといわれ、鉄鉱石の安定的確保が何よりも重要な課題となっている。中国は世界最大の鉄鉱石生産国(2011年:13億2,700万トン)であるものの、旺盛な国内需要を賄いきれないため輸入量が年を追うごとに急拡大している。2011年には6億8,600万トンの水準まで膨れ上がり、過去10年余りの間に10倍近く増大した。

このうち北部地域の主要港における鉄鉱石積み卸し量をみると、2009年には合計4億1,772万トンに上り、沿海部全体の66.2%を占めていた。長江デルタ地区のシェア23.9%と比較すれば、その差は歴然である。とりわけ、日照港の輸入量は9,204万トンであり、全国港湾のなかで最大の鉄鉱石取扱港となった。

また、2.で述べた鉄鉱石輸送システムの環渤海地区における配置に関して、唐山、青島、日照、天津港を主とする港湾では、大型で鉄鉱石専用の中継・保管施設を建設して各港の取扱量がいずれも3,000万トン以上とし、営口、大連、煙台などの諸港では同1,000万トン以上とする体系が形成されている。さらに、当該地区では鉄鉱石埠頭の建設が次々と推進されている。ところで、鉄鉱石の主な輸入相手国は、2011年にオーストラリア(シェア43%)、ブラジル(同21%)、インド(同11%)、南アフリカ(同5%)の順で輸送距離が比較的長い国が多いことから、一般的には大型の鉄鉱石運搬船を使う輸送方式が利用されている。すなわち、大型の鉄鉱石船(ばら積み船)で主要港に輸入された鉄鉱石を、小型船に積替えて沿岸や長江流域の港まで運ぶハブ・アンド・スポーク方式である。

(3) 強まる北部7港の石炭水運発送量

中国は、2005年時点では石炭の純輸出国であった。しかし、すでに述べたように2009年に純輸入国へと転じて以来、海外炭の輸入は急激な増加を続けている。2011年実績をみると、石炭輸入量が前年比10.8%増の1億8,240万トンと過去最高を更新し、同輸出量の1,466万トンを引いた1億6,774万トンが純輸入量となった。世界最大の石炭生産国(同年に35億2,000万トン)が、国外から大量の石炭を輸入するという事態の背景には、①輸入炭の品質が高いこと、②輸入炭の価格(CIF価格)が国内炭より格安であること、などが指摘できる。

石炭は火力発電の主要なエネルギー源であり、その生産基地は主として山西省、陝西省、内モンゴル自治区西部地区のいわゆる“三西”地区に分布している一方、同消費地は華東・華南地区に集中している。消費地への石炭輸送は基本的に沿岸航路を利用する海運によって行われてきたという特徴があり、その大きな部分は、「北煤南運」の言葉が示すように、おもに中国北部の炭田から南部の消費地への輸送で占められている。代表的なルートは、山西省にある中国最大級の大同炭田から中国最大の石炭積出港である秦皇島まで石炭専用線の大秦鉄道(年間輸送能力4億トン超)で運び、そこから沿海用小型船に積替えて南部に向かうものである。この秦皇島の他、黄驊・唐山・天津の北部石炭主要4港での石炭積出量の合計は4億6,800万トン(2010年)に達し、石炭の内航輸送量全体の約60%を占めている⁷(日本郵船調査グループ編[2011(10-11):41])。

これら4港に日照港、青島港、連雲港港を加えた北部沿海7港が、中国にとって重要な石炭積出港である。北部7港における石炭発送量は、2001年時点の2億1,600万トンから2011年には6億1,723万トンへと大幅な伸びをみ

⁷ 中国北部地域のこれら石炭主要4港は、海外から輸入した石炭の保管と積替え基地にもなっており、内航輸送する石炭には輸入分も含まれている。とりわけ、4港のうちトップ3を占める秦皇島港、唐山港、黄驊港は、中国河北省の三大港として、とくに石炭の積出量では中国北部7港のうち76%(2011年実績)を占めている。

せている。環渤海地区は今や世界で石炭取扱量が最大であり、石炭専用埠頭のバース密度が最も高い石炭積出港湾群を擁しているのである。

5. 海外における港湾等整備の状況

近年、中国が大規模港湾や関連施設を建設し、建設受け入れ国との関係緊密化のテコとする動きが目立っている。「一帯一路」構想は、こうしたアプローチを従来以上の規模で展開しようとする構想でもある。本節では、中国の海外における港湾等の整備状況について整理し、その意味するところ(背景)と今後について分析を試みる。

5.1. 経済回廊形成を目指す港湾建設:パキスタン

中国から中央アジアを経て欧州にいたるチャイナ・ランドブリッジは途中で枝分かれして海に出るプランを含む。その一つが、新疆～パキスタンのグワダル港のルートで、カシュガルから同港に至る約3000キロメートルに道路・鉄道を建設し、物流の大動脈とする一方、沿線に産業集積を形成して経済回廊とする長期計画である。習国家主席が2015年4月にパキスタンを訪問した際に、2030年までに総額460億ドル規模の支援を行うと表明し、51の覚書にサインしている。報道などから明らかとなっているプロジェクトには下記がある。

- ①中パ国境のフンジュラプ峠からグワダル港、カラチまで道路、鉄道を建設
- ②ラホール～カラチの高速道路網建設。第1期工事25億ドルの9割を中国が融資
- ③パキスタン北東部ジェラム川に建設するカト水力発電所(720MW)に16.5億ドルの投資決定。2020年運用開始予定で、開始後30年間は三峡集团公司傘下の三峡南アジア公司他が運営することになっている。シルクロード基金の第1号案件。

パキスタンは、中国にとって長期にわたり南アジアでの重要な戦略的パートナーであった。特にインドが旧ソ連寄りだった時期には、それに対抗するためにもパキスタンとの関係強化が図られてきた。インドとの関係が大幅に緩和した現在でも、中国西部からアラビア海に抜ける地理的要衝としての意義は失われていない。上記した経済回廊建設計画は、中パ関係の新しい展開を示すものといえる。

5.2. エネルギー安全保障を求める港湾建設:ミャンマー、タイ

先にも見たように、エネルギー輸入大国となった中国にとってその輸送の保障＝エネルギー安全保障の重要性が増している。東南アジアにおける第1の主要プロジェクトは、ミャンマーのチャウピュ港である。同港は、中国の雲南省から延びる石油・天然ガスパイプの終末点となっている。中国にとっては、エネルギー安全保障上のネックであるマラッカ海峡をバイパスして中東などからの原油・天然ガスを陸揚げし、本土までパイプライン輸送することを可能とする意義がある。建設はすでに完了しているが、ミャンマーが軍政から民政への移行期を迎えていることから、その今後のステータスが注目される。

第2は、現在構想段階のマレー半島クラ地峡の運河である。やはりマラッカ海峡をバイパスしての輸送が確保できることが中国にとって最大のメリットであり、2015年5月には、中タイ政府間で合作備忘録が締結されている。タイも軍政であり、近い将来の民政移行が予想されるため、今後が注目される。

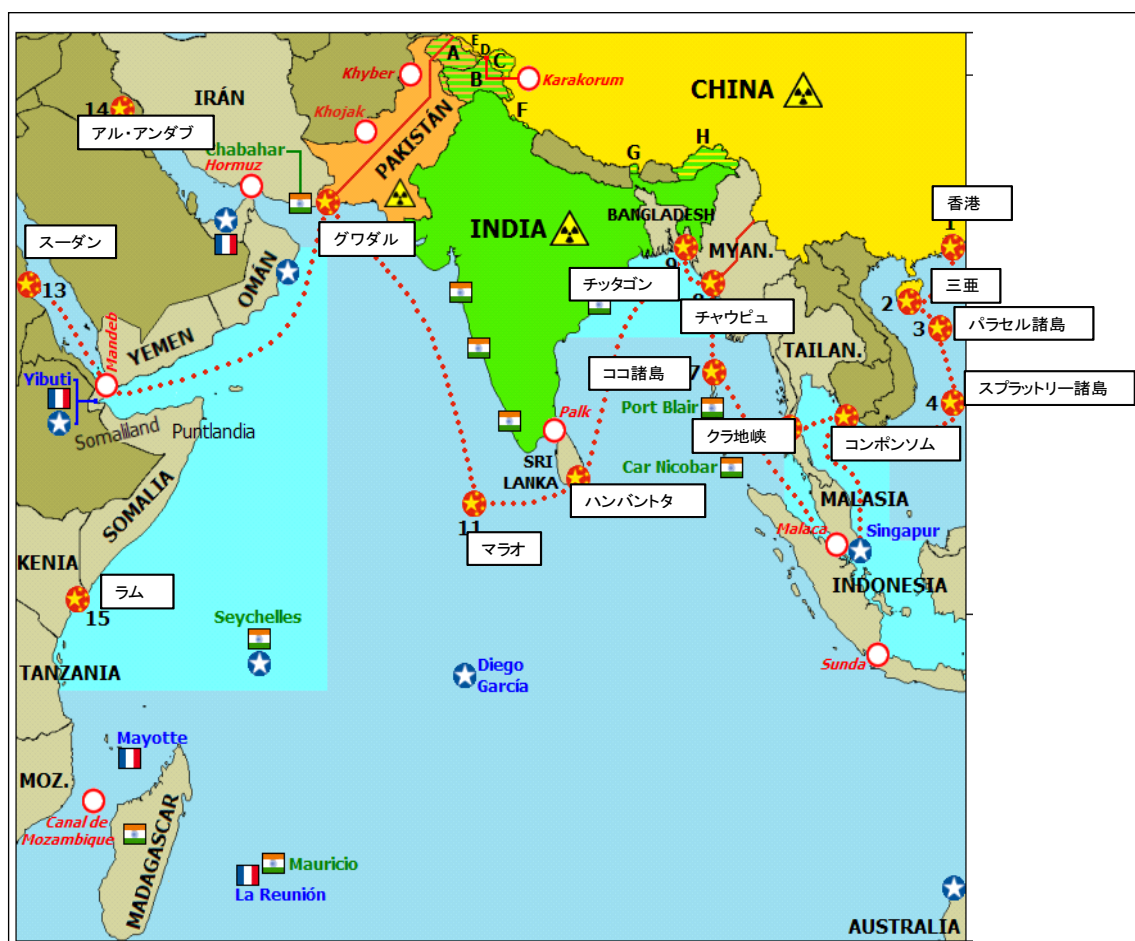
5.3. 経済協力案件としての港湾建設:マレーシア、スリランカ、モルディブ

中国自身の安全保障を直接的目的とするプロジェクトとは異なり、経済協力案件としての性格が強いインフラ・港湾建設がすでに複数実施されている。主要なものは下記の通りである。

- ①マレーシアのペナン第2大橋
- ②ミャンマーのネピドー国際空港
- ③スリランカのハンバントタ港、コロンボ南港

- ④モルディブのマラオ港
- ⑤サウジアラビアのジャワル港
- ⑥カタールのドーハ新港
- ⑦スーダンのスーダン港
- ⑧エジプトのサイダ港、第2スエズ運河構想

これらのプロジェクトについては、香港を起点にスーダン港までつなぐと、あたかもインドを包囲するラインが形成されているように見えることから、アメリカ国防総省などが「真珠の首飾り」戦略と名付けている(図2)。むしろ、中国はそうした敵対的意図はないとしているが、周辺諸国に中国の影を見るインドからすれば、脅威を感じても仕方がない面があるといえる。また、現実問題として、これらプロジェクトの多くは、建設地政府からの要請や中国自身の政治的な思惑から着手されたものである。たとえば、(2)は、当時、欧米諸国から民主化圧力を受けていたミャンマー軍事政権への支援の意味があるし、(3)は、建設開始時のラージャパクセ政権の要望を受けたプロジェクトである。後者の例では、政権交代が発生したため、プロジェクトで約束された中国側の優先使用権が見直されることになるなど、トラブルが発生している。このように、「一帯一路」構想の有する外交・安全保障や国際政治上の含意、建設地国の内政との関連についても注意を払っておく必要があるが、本章では紙数の関係もあり、これ以上は分析しない。



(注) 赤丸が中国の、青丸がアメリカのプレゼンスや基地を示している(星丸の内、右側に四つの点が標記されているのが中国)。

(出所) 日本語版Wikipedia <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/86/Collardeperlaschino.png>

図2 「真珠の首飾り」港湾群

5.4. 欧州における港湾建設

中国による港湾建設は「一帯一路」の終末点となる欧州においても実施されている。最大のプロジェクトはギリシャのピレウス港である。同港については、コンテナ埠頭の拡充建設が主で、完成すれば地中海最大規模のコンテナ埠頭となる。同プロジェクトは中国遠洋運輸集団(COSCO)が実施したもので、完成後は同社が43億ユーロ(約5,850億円)を支払って35年間の使用権を獲得していた。しかし、ここでもギリシャの政権交代によって、この話が一時、宙に浮くことになった(その後、新政権はCOSCOにピレウス港の株式の67%を売却)。欧州プロジェクトにおいても、5.5でみたのと同様の問題が存在しているのである。

注目すべきは、同港からスコピエ(マケドニア)～ベオグラード(セルビア)～ブダペスト(ハンガリー)を結ぶ高速鉄道が計画されていることである。すでに2014年12月にブダペスト・ベオグラード高速鉄度建設が中国・ハンガリー・セルビア間で基本合意をみており、さらに2015年6月には中国・ハンガリー間で「一帯一路」推進に関する覚書(MOU)が調印されている。後者は、「一帯一路」構想に関連した欧州初のMOUであり、中国が経済協力を武器に欧州でも外交的地歩を築き始めたことを示すものとして注目される。

5.5. インフラ建設の主体と今後の経済協力

海外における港湾・関連施設建設の主体は、大型国有企業である。港湾建設の分野では、中国港湾集団、COSCO、中国水電集団など、海鉄聯運にかかわる鉄道建設分野では、中国鉄路総公司などの名前が頻繁に報道されている。彼らはいずれも、中国独特の経済協力方式である「請負」(中国語:承包)に基づく「請負プロジェクト」(同、承包工程)を担うことで、海外におけるインフラ・プロジェクトの建設・運営の経験を積んできた企業である。

従来、中国の経済協力に対して示されてきた懸念は、経済協力プロジェクトの建設を請け負う中国企業が、「請負」という言葉が示す通り、労働力も資材も中国から持ち込むため、建設現地国には就労機会やビジネスチャンスが与えられないという点であった。「請負プロジェクト」は政府開発援助(ODA)ではなく、また、中国はOECDに非加盟であるため、こうした「タイド」方式が許されてきたともいえる。また、投資に伴う社会や環境への影響評価も十分になされたとは言えない。「一帯一路」構想においても同じ問題が規模を大きくして発生しかねないが、すでに中国国内では、上記の批判を意識し、建設現地国に裨益する協力方式を模索する議論が始まっている。

たとえば、王・李[2015]は、「一帯一路」関連の海外投資のケーススタディを行い、投資失敗例についてその原因を分析している。そこから、導かれた教訓、今後の対応は、次のようなものである。

- ①政府、学術界、メディア、企業が一体となって「一帯一路」の意図(筆者注:ウィンウィンを目指していること)を宣伝する
- ②「一帯一路」沿線国の言語人材養成に力を入れ、研究と情報収集力を高める
- ③沿線諸国との間の投資協定締結、改善によって企業の権利を守る
- ④海外における企業活動を規範化し、政府の海外投資促進体制を整備し、投資の政治的リスクを軽減する
- ⑤盲目的に投資規模を追求せず、エネルギー等のセンシティブな分野での投資を抑制する
- ⑥海外投資において香港企業に十分に役割を発揮させ、投資リスクを軽減する
- ⑦国家が海外投資リスク評価システムを構築し、投資リスク軽減、成功率向上を支援する

先に見た援助プロジェクトの問題点も含めた反省が示されている。今後、これらが実施されていけば、海外投資全体の質の向上が期待される。

なお、最近の動向として注目されるのは、「一帯一路」とリンクした「国際生産能力協力」構想である。これは、国有企業に対し、「生産能力・設備製造分野」において国際協力を推進するよう求めたものであるが、当該分野における協力受入国への支援だけではなく、そのために先進諸国と協力するスタンスを示している。2015年7月にフランスを訪問した李克強首相は、「第三者市場の開発協力に関する中仏共同声明」を発表し、「エネルギー、環境、

インフラ等」の分野で中仏両国が協力して第三国の開発協力を推進する、と表明した。「一帯一路」構想の新しい可能性を示すものであり、先進国にビジネスチャンス拡大をもたらす構想であるといえよう。

6. 関連する国内空港整備計画の現況

海外における空港整備計画は5.で見たようにまだ例が少ない。ここでは、国内空港の現況を見ておこう。2013年末の中国の空港数は193である。そのほとんどの180空港はB737クラス以上の離着陸が可能である(中国民用航空総局統計)。旅客輸送量のベスト5は、北京首都、広州白雲、上海浦東、上海虹橋、成都双流。貨物輸送量のベスト5は、上海浦東、北京首都、広州白雲、深圳宝安、成都双流であった。本節では、「一帯一路」構想の航空分野を論じる前提として、空港整備計画の現況と課題を整理する。

6.1. 空港整備計画

現在実施中の整備計画は、2008年策定で完成目標年次2020年である。計画の基準年2006年当時の147空港に加えて、97空港を新設する計画となっている(表7)。地区別の新設計画をみると、北方空港群24、華東空港群12、中南空港群14、西南空港群21、西北空港群26である。

整備計画が現状の問題として挙げているのは、①総体としてみて、空港が量質ともに不足していること、②各空港の分業関係が明確でないこと、③都市計画との関連が不明確であること、④既存空港の能力に余裕が残っていないこと、である。これらを踏まえて空港整備の目標としては、各地域の経済発展や国際経済、各地域と関係の深い地域経済との連携強化に資することが掲げられている。空港群別に最重点空港(中核と位置づけられている空港)を挙げると、①北方空港群では、第2空港建設を含めての北京首都空港、②華東空港群では、上海浦東空港、③中南空港群では、広州白雲空港、④西南空港群では昆明空港、⑤西北空港群では、ウルムチ空港である。

2020年にこの整備が完成すると、全国の県レベル行政区⁸の80%が100キロ圏(車で1時間半圏)に空港を有することとなり、カバーされる地域の人口は総人口の82%、地域総生産は全GDPの96%を占めることになる。図3として整備計画地図を掲載する。

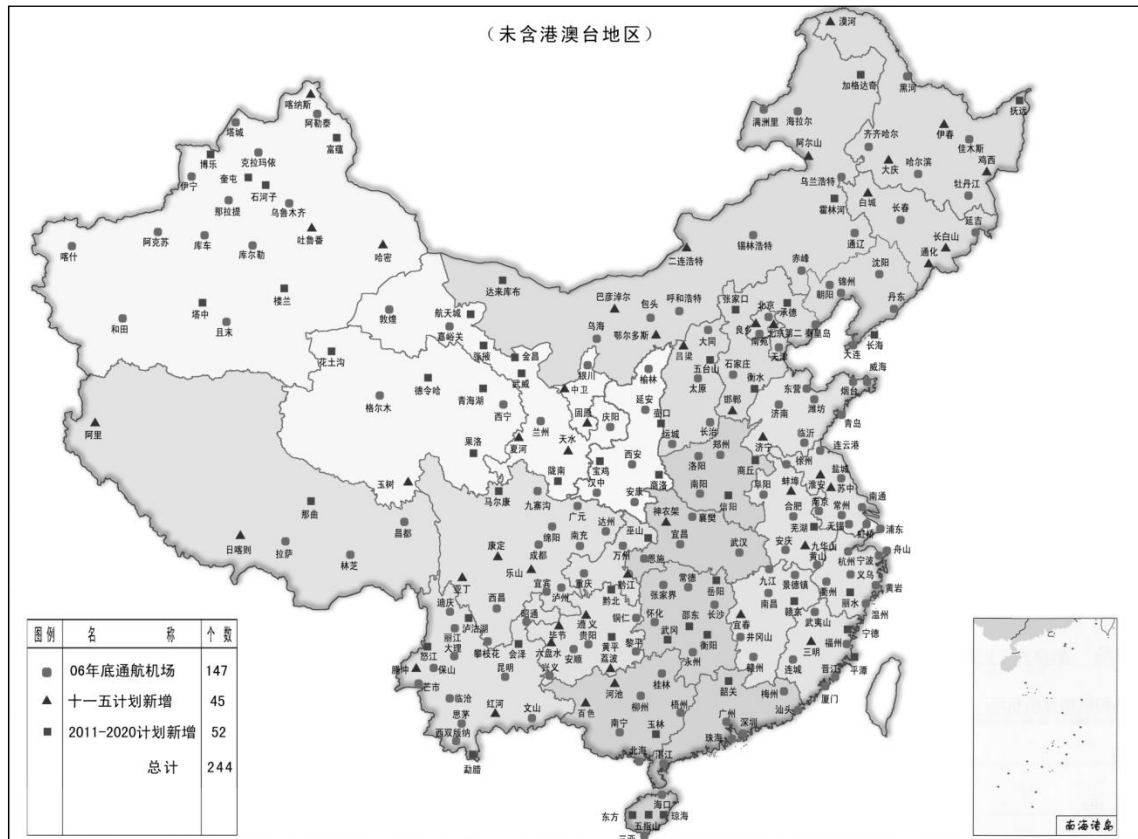
表7 全国民用空港配置長期計画表

空港群名 と 地方名	北方空港群	華東空港群	中南空港群	西南空港群	西北空港群
	北京、天津、河北、山西、内蒙古、東北3省	上海、江蘇、浙江、山東、安徽、江西、福建	広東、広西、海南、河南、湖北、湖南	重慶、四川、雲南、貴州、チベット	陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆
既存空港 (147)	北京首都、南苑、天津、石家荘、秦皇島、太原、運城、大同、長治、フフホト、包頭、ハイラル、滿洲里、シリンホト、赤峰、通遼、ウランホト、烏海、瀋陽、大連、丹東、錦州、朝陽、長春、延吉、ハルビン、牡丹江、チチハル、チャムス、黒河	上海浦東、上海虹橋、南京、無錫、常州、徐州、連雲港、南通、塩城、杭州、寧波、温州、舟山、黄岩、義烏、衢州、済南、青島、煙台、威海、臨沂、濰坊、東營、合肥、黄山、安慶、阜陽、南昌、贛州、井岡山、九江、景德鎮、福州、アモイ、晋江、武夷山、連城	広州、深圳、珠海、梅州、汕頭、湛江、南寧、桂林、北海、柳州、梧州、海口、三亜、鄭州、洛陽、南陽、武漢、宜昌、恩施、襄樊、長沙、張家界、常德、永州、懷化	重慶、万州、成都、九寨溝、攀枝花、西昌、宜賓、綿陽、南充、瀘州、広元、達州、昆明、シーサンパンナ、麗江、大理、芒市、迪慶、保山、臨ワ、思茅、昭通、文山、貴陽、銅仁、興義、安順、黎平、ラサ、昌都、林芝	西安、延安、榆林、漢中、安康、蘭州、敦煌、嘉峪関、慶陽、西寧、ゴルムド、銀川、ウルムチ、カシェ、伊寧、コルラ、アルタイ、ホータン、アクス、クチャ、塔城、且末、ナラティ、クラマイ
	既存 30	既存 37	既存 25	既存 31	既存 24

⁸ 県は、中国における最末端の行政レベルであり、全国に2852ある(2012年末現在)。

新設空港 (97)	北京第2、良郷、邯鄲、衡水、張家口、呂梁、五台山、オルドス、アルシャン、二連浩特、巴彥淖尔、達来庫布、霍林河、加格達齊、長海、長白山、通化、白城、漠河、大慶、鷄西、伊春、撫遠	淮安、蘇中、麗水、齊寧、九華山、蚌埠、蕪湖、宜春、贛東、三明、寧徳、平潭	韶関、百色、河池、玉林、東方、五指山、琼海、信陽、商丘、神農架、衡陽、岳陽、武岡、邵東	黔江、巫山、樂山、康定、亜丁、馬而康、騰冲、紅河、怒江、会澤、勐腊、瀘沽湖、荔波、華節、六盤水、遵義、黄平、黔北、阿里、シガツェ、那曲	壺口、宝鷄、商洛、天水、夏河、金昌、隴南、張掖、武威、航天城、玉樹、花土溝、徳令哈、果洛、青海湖、固原、中衛、カナス、トルファン、ハミ、博楽、奎屯、楼蘭、富蘊、塔中、石河子
	新設 24	新設 12	新設 14	新設 21	新設 26

(出所)「全国民用機場配置規画」より筆者作成



(出所)「全国民用机场布局规划」

図3 民用空港整備計画(2020年まで)

6.2. 空港体制改革の実際

港湾と同じく、空港の管理体制でも改革が実施されてきた。航空企業と空港の経営が分離されたのは1987年のことであったが、主管部門は民用航空総局のままであった。改革の第2段階は2002～04年で、航空企業を3大キャリア集団と中国民航情報集团公司、中国航空油料集团公司、中国航空器材輸出入集团公司の6大集团公司(グループ企業)に再編するとともに、空港の管理権限が所在地地方政府(省市など)に委譲された。このプロセスにおいて、大規模空港を抱える地方では、さらに空港管理の行政部門を企業化する実験が行われた。

一例として上海機場集团有限公司の概況を見ておこう。同会社は、上記改革を経て成立した企業の代表例である⁹。上海の場合、空港の管轄権を委譲されたのは1994年と早かった。管理運営の経験を積んだ後、市の空港経営部門が集团公司に改編された。浦東、虹橋というタイプの異なる2つの空港を管轄し、職員2万人を抱える巨大企業である。浦東は旅客運輸はもちろんであるが、貨物運輸の重要な中枢で、2013年の旅客量は世界21位、貨物運輸量は世界3位であった。よく知られているように、アジアで唯一、貨物専用の滑走路を有するが、2015年から第3期整備計画が開始され、4本目の滑走路の建設と1号ターミナルの大拡張が実施されることになっている。前項で触れたとおり、国際貨物中枢空港になることを目指しており、2020年には虹橋と合わせて年間旅客数のべ1億1,000万人、郵便・貨物取扱量400万トンになる見込みである。建設資金は国家予算に加え、株式(A株)を発行して調達する体制である。

ただし、これほど大型の集团公司でも縦割り行政には悩まされている。上述したような施設建設は上海市交通委員会、日常の運営は民航総局(国レベル)、長期的発展計画は発展改革委(同)、資産管理は国有資産監督管理委(同)が管轄する体制である。少し考えればわかるように、空港を拡張しようとするこれらすべての官庁から承認をもらうことが必要となる。良くも悪くも典型的な国有企業であり、航空行政の問題点が集中的に現れているケースといえよう。

⁹ この部分の記述は筆者が上海機場集团公司で行ったインタビュー(2014年10月30日)に基づく。

6.3. 航空貨物行政の現状と課題

航空行政全般を一覧できる資料は、「中国民用航空発展第12個5年規画」(2011～15年:以下、長期計画。民航総局HPに掲載)である。全体的には旅客輸送に関する記述が多いが、全10章のうち飛行の安全水準向上(第4章)、飛行管理システムや空運サービス向上(第5、6章)の部分は当然、貨物輸送にも関連している。第7章が旅客輸送と貨物輸送の発展、第8章が公共航空輸送以外の事業(中国語:通用航空、以下では便宜的に「汎用航空(事業)」)の発展、に当てられている。以下でみておこう。

(1) 主要目標ポイントと目標指標

第3章「指導原則と発展目標」に示されている主要目標ポイントは、①安全水準の着実な向上、②機器・設備能力の全体的向上、③運輸能力の顕著な増強、④汎用航空事業規模の迅速な拡大、⑤省エネ・排出削減の全面的推進、である。これらを軸として定められた個別の目標指標は表8のとおりである。量的目標の年平均増加率が第11次5カ年計画期(2006～2010年)の実績に比して抑制気味となっているのは、近年における空輸の伸び悩みを反映していると思われる。

表8 十二・五計画期の民用航空発展目標

指 標		2010 年	2015 年	年平均 増加率(%)
業務規模	空輸のべ輸送量(億トン・キロ)	538	990	13
	旅客運輸量(億人)	2.68	4.5	11
	郵便貨物輸送量(億トン)	563	900	10
	汎用航空業務作業量(万時間)	14	30	16
	のべ旅客運輸量の全交通に占めるシェア(%)	14.5	16	—
質量向上	運輸飛行時間 100 万時間当り重大事故率	[0.05]	<[0.20]	—
	定時運航率(%)	81.5	>80	—
	積載率(%)	71.6	>70	—
	航空機利用率(時間/日)	9.4	≥9.6	—
	トン・キロ当り燃料消費(Kg)	[0.306]	<[0.294]	—
対応能力	のべ離着陸回数(万)	605	1040	11
	全国民用空港数	175	≥230	—
	輸送航空機数	1597	2750	11
	汎用航空機数	1010	>2000	—
	航空燃料供給(万トン)	1600	2850	12
	パイロット数(万人)	2.4	4	11
	関連学校在校生数(万人)	5	6.3	5

(注) 表中[]内の数値は5年間累計

(出所) 「中国民用航空発展第十二個五年規画」より筆者作成

(2) 貨物輸送強化策

長期計画では、郵便・貨物輸送の発展策として、第1に、企業のM&Aやリストラによって国際競争力を有する貨物輸送企業を作りだすと記されている。これは政策当局が一貫して抱いている問題意識である。

第2には、単なる貨物輸送から空運物流へのサービス進化が求められている。具体的には、鉄道・道路輸送や水運など他の輸送モードとの連携を強化し、航空会社自身も電子ネットワークを構築して他の物流企業と連結すること、航空宅配事業の発展を支持すること、などが強調されている。

第3には、航空貨物の国際的中枢空港建設が明示されている。具体的には①環渤海地区:北京・天津を主として大連、青島、済南、石家荘で補う、②長江デルタ地区:上海を主として杭州、南京で補う、③珠江デルタ地区:

広州を主とし、深圳で補う、の3つである。またこれ以外にも、瀋陽、アモイ、鄭州、武漢、成都、重慶、昆明、西安、ウルムチなどに航空貨物中枢を建設するとしている。ここで示されている各中枢空港が「一帯一路」構想との関連で負わされることになる役割については、今後、明らかにされることになる。たとえば、すでに記したように、福建のアモイ新空港を東南アジア国際航空輸送センターにするとの方針が示されている。

なお、計画最終年(2015年)の保有機数は2,750機とされており、これにより上記表8に示された輸送能力を達成することになっている。

(3) 発展方式の転換

発展モデル転換が求められているのは航空運輸業も例外ではない。長期計画で強調されているのは、第1に、上述してきたような改革・開放を深化していくことである。整理すれば、①行政から分離された各航空企業の地位を確立し、地方政府による飛行場管理を改善していくこと、②政府の機能の転換を図り、行政と企業の分離、行政と事業の分離、行政と資金の分離に加え、行政審査制度の改革(簡素化、政府による干与の減少)を進めること、③対外開放をさらに進め、海外技術・ノウハウを導入し、国際標準を受け入れるとともに国際的な民航取り決めに参加し、航空企業の国際的地位を上昇させること、などがその内容である。

第2には、科学技術進歩に依拠した発展を図るために研究・開発体制を改善することである。長期計画では、民航分野の研究機関を例示しつつその強化を促している。

第3には、人材養成を強化することである。この分野では、「民航業人材隊伍建設中長期計画(2010-2020年)」が立案済みであり、同計画を着実に実施していくとしている。

第4には、環境親和的な発展を追求することである。グリーン民間航空(中国語:緑色民航)を掲げて、省エネと排出削減に努めることが求められている。

次の5カ年長期計画では、以上に加えて「一帯一路」構想への取り組みが明記されることになる。

7. おわりに

本章では、「一帯一路」構想に関連する港湾インフラや空港インフラ、さらにはそれらに付随した産業集積建設構想について紹介してきた。「一帯一路」構想自体にはいまだ統一の実施計画があるわけではない。しかし、現実にはかなりの数と規模のインフラ建設が推進されている。また、港湾や空港といったインフラは、投資額が大きく、運営も複雑であることから国・政府の関与がもともと強い。将来的に「一帯一路」構想の方針さえ決まれば、それが直接的に反映されてくる可能性が高いと考えられる。

そこで最後に、そのおおよその方向性を予測しておこう。中国要人の発言や各種報道などから推察できるのは、第1に、港湾も空港も国内インフラと海外インフラが相互のネットワーク強化を図ること、第2に、インフラの整備と並行して、輸出入関税や手続きなどの共通化、簡素化を図ること、第3に、第2の点と関連するが、各種の技術標準の共通化を図ること、などが目指されるだろうということである。そして、これらの方針を実現するための資金は、アジアインフラ投資銀行(AIIB)やBRICs開発銀行、シルクロード基金など中国が主導する国際金融機関や国内基金の融資で賄うことになる。

この後段部分は、中国にとっては、まったく新しい経済協力スキームが実行可能になったという意味でまさにエポック・メイキングな事態である。すなわち、今後は従来以上に中国の意図がインフラ・プロジェクトに反映されることになるだろう。

とはいえ、プロジェクトの計画、実施、評価などそれぞれの段階で発生し得る問題にどう対処するかについてのスキームがまだ存在しないことは課題として残されている。プロジェクトのライフ・サイクルで考えると、①そもそも入り口において、上記した新しい国際金融機関のガバナンス自体が不透明であり、②必要とされるインフラを探し出す研究機能(プロジェクト・ファインディング)を担う主体も少ない。③実施・建設段階では、中国の国有大型企業が主力となるが、彼らを監督できるシステムは弱く、④稼働段階では、大規模なインフラを運用していける主体が不足している。最後に⑤インフラのもたらす社会・経済効果を評価するシステムの構築もこれからである。「一帯一路」構想がこれらの課題を逐次解決するなかでどのように変貌していくのか、その行方からは目が離せない。

【参考文献】

浦野真樹・阿部智久[2013]「世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析(2013)」(『国土技術政策総合研究所資料』第755号、9月)。

池上寛編[2013]『アジアにおける海上輸送と中韓台の港湾』日本貿易振興機構アジア経済研究所。

池上寛・大西康雄編[2007]『東アジア物流新時代——グローバル化への対応と課題——』日本貿易振興機構アジア経済研究所。

姜天勇[2010]「現代中国港湾の再編成とその問題点」(『海事交通研究』59号、71-83ページ)。

国際貿易投資研究所編[2009]『平成20年度 中国現代物流の発展動向と課題 報告書』国際貿易投資研究所。

小島末夫[2013]「中国北部主要港の発展過程と競合状況」(池上編[2013]81-112ページ)。

中国物流研究会[2013]「中国鉄道コンテナ輸送調査」(『日本海事新聞』2013年11月25-28日)。

日中経済協会編[2012]『日中経済産業白書2011/2012——復興とともに拓け日中協力の新次元——』日中経済協会。

日通総合研究所編[2008]『実務担当者のための最新中国物流』大成出版社。

日本海事検定協会・日本国際貿易促進協会[2015]『中国—アジア鉄道物流事情調査報告書』日本国際貿易促進協会。

日本郵船調査グループ編[2011]『2011 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets 海上荷動きと船腹需給の見通し』日本海運集会所。

三浦良雄[2009]「港湾整備と港湾物流の発展」『平成20年度 中国現代物流の発展方向と課題報告書』国際貿易投資研究所。

王永中・李曦晨[2015]「中国“一帯一路”沿線国家投資的特征与風險」
http://www.cssn.cn/jjx/jjx_gzf/201511/W020151130796447771290.pdf

中国港口年鑑編集部編[各年版]「中国港口年鑑」上海:中国港口協会。

中国港口協会港口研究中心編[2010]「中国港口発展報告2009—2010」上海:中国港口協会。

中国交通年鑑社編[各年版]『中国交通年鑑』北京:中国交通年鑑社。

中国交通運輸部編[各年版]『中国航運発展報告』北京:人民交通出版社。

『中国港口(月刊)』[各年版] 上海:中国港口雜誌社。

『中国鐵路(月刊)』[2012]7月号 北京:中国鉄道科学研究院。

中国民用航空局HP 全国民用机场布局規画
http://caac.gov.cn/11/12/200808/t20080819_18371.html

Franz-Paul van der Patten, Mince Meanders [2015] *China, Europe and the Maritime Silk Road*, Hague: Netherland Institute of International Relations Clingendael.

II-6. 「一帯一路」における低炭素化に向けたエネルギー相互協力

李志東

長岡技術科学大学大学院教授

1. はじめに

中国政府は2015年3月に、「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロード(一帯一路)の共同建設推進のビジョンと行動」(以下、行動計画と略)を公表した¹。その柱の一つは、低炭素化に向けたエネルギー相互協力である。長期的には、「一帯一路」低炭素・エネルギー共同体が形成される可能性もある。

本研究の目的は、「一帯一路」エネルギー相互協力の重点分野と比較優位性、域内諸国並びに日本を含む主要国、世界エネルギー市場、温暖化防止への影響、「一帯一路」低炭素・エネルギー共同体形成の可能性等について検討することである。その第一歩として、本稿では、中国における低炭素社会構築の基本戦略と取り組み状況を確認した上で、「一帯一路」エネルギー相互協力の狙いと今後の研究課題等の整理を試みる。

2. 低炭素社会に向けた中国の基本戦略

2.1. 低炭素社会に向けた中国の基本戦略と国際公約

世界は低炭素競争の時代に入った。エネルギー安定供給の確保やPM2.5など大気汚染の防止のような在来型の課題に加え、温暖化防止も長期的な課題となった。中国も例外ではない。低炭素競争に勝ち抜き、持続可能な発展を維持するためには、化石エネルギーを多用する従来の炭素依存型発展モデルから脱却し、経済発展の維持と炭素排出量の削減を同時に実現できる低炭素社会を構築するしかない。世界に先駆けて成功すれば、持続可能な発展という果実を得られるだけでなく、成功モデルの提供によって国際社会における存在感を高めることもできる。

この認識のもとで、中国政府は2006年から始まる第11次5カ年計画で、経済成長至上主義から全面的調和と持続可能な発展への戦略転換を図り始めた。その一環として、GDP当たりエネルギー消費量を2010年に2005年比で20%削減する省エネ目標を掲げ、非化石エネルギーの利用拡大や植林活動など低炭素化の取り組みを積極的に展開してきた。続いて、地球温暖化防止のポスト京都議定書に関する枠組み交渉を機に、全国人民代表大会(議会に相当。以下、全人代と略す)が2009年8月の常務委員会で「気候変化への積極的対応に関する全国人民代表大会常務委員会決議」を採択し、「低炭素経済」の発展を公文書に初めて明記した。これらを踏まえて、政府は2010年1月末、COP15「コペンハーゲン合意」に基づき、2020年のGDP当たりCO₂排出量(排出原単位)を2005年比40～45%削減とする自主行動目標を国連に提出し、ポスト京都議定書への中国参加問題に終止符を打った。全人代が2011年3月14日、目標達成の担保となる「第12次5カ年計画」を決議した(表1)。

更に、激しさを増しつつある2020年以降の長期枠組み交渉に当たって、習近平国家主席が2014年に、「温暖化防止は中国の持続可能な発展にとっての内的要求であり、責任のある大国が果たすべき責務でもある。これは他人にやらされるのではなく、我々が自ら進んでやらなければならないことだ」と表明し²、同年11月12日米国・オバマ大統領との共同記者会見の場で長期目標を公表した。すなわち、CO₂排出量を2030年頃の出来る限り早い時期にピークアウトさせ、一次エネルギー消費に占める非化石エネルギー比率を2030年までに20%前後まで引き上

¹ 中国語版、日本語版と英語版がある。それぞれ http://www.ndrc.gov.cn/xwzx/xwfb/201503/t20150328_669089.html、<http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1250235.htm>、<http://english.cri.cn/12394/2015/03/29/2941s872030.htm> を参照。

² この発言は、中国がなぜ積極的に温暖化防止に取り組むかを明確に答えた言葉としてよく引用されているが、全文の文章としての出典は必ずしも明確ではない。その一部は2014年2月14日、ケリー・米国国務長官と面会した時の発言として紹介されている(http://news.xinhuanet.com/politics/2014-02/14/c_119341954.htm)。ここでは、2014年9月23日張高麗副首相が習国家主席の特使として行った国連気候変動サミットでの演説から引用した。詳しくは、http://www.gov.cn/guowuyuan/2014-09/24/content_2755265.htm を参照。

げる、という内容³である。本目標を中心とした約束草案(Intended Nationally Determined Contribution (INDC))は2015年6月12日、李克強首相が招集した「国家気候変動対策・省エネ・汚染物質排出削減工作指導小組」会議で審議され、6月30日に国連に提出された⁴。

表1 中国の温暖化防止2020年自主行動目標と第12次5カ年計画の対策方針

2020年自主行動計画目標 (2010年1月、政府が国際公約として、国連に提出)		・2020年にCO₂排出原単位を2005年比で40%～45%削減 ・一次エネルギー消費に占める非化石エネルギーの比率を2005年の7.5%から2020年に15%へ高める ・2020年の森林面積を2005年より4000万ha、蓄積量を13億m³増加させる
「第12次5カ年」 (2011年3月、 全国人民代表 大会が採択)	全体目標	達成責任を問われる拘束力のある目標として、GDP当たりCO ₂ 排出量を2015年に2010年比で17%削減
	個別目標(拘束力ある)	・GDP当たりエネルギー消費量を2015年に2010年比で16%削減
		・一次エネルギー消費に占める非化石エネルギーの比率を2010年の8.6%から2015年に11.4%へ
		・国土面積に占める森林面積の比率を2010年の20.36%から2015年に21.66%へ
	具体的対策	・森林蓄積量を2010年の137億立方メートルから2015年に143億立方メートルへ
		・目標を地域別・業種別・主要企業別に分解、エネルギー消費の総量規制の導入、省エネ問責制度の強化などによって、利用効率を向上
		・エネルギーの構造調整を推進し、非化石エネ比率を高める
		・温室効果ガスと省エネの計測・報告・検証制度(国内MRV)の健全化を図る
		・炭素排出量取引市場を徐々に整備
		・エネルギー価格体系の合理化を図り、環境税を導入

出所：中国中央人民政府、国家発展改革委員会および気候変化網などをもとに、李志東が作成。

表2に示される通り、中国のINDCの特徴として、以下のものが挙げられよう。一つは、2020年以降の長期目標に加え、目標実現に必要な15項目の政策措置をも明記したことである。もう一つは、数値目標は実現可能性を熟慮したうえで設定されていることである。例えば、国務院が2014年11月19日に「エネルギー発展戦略行動計画(2014～2020年)」(以下、戦略計画と略)を公表した⁵。その中で、2020年に石炭消費量を42億トン(原炭)に抑え、石炭消費の比率を62%以下に引き下げ、天然ガス消費の比率を10%以上に引き上げ、水力、風力と太陽光発電設備容量をそれぞれ3.5億kW、2億kW、1億kWへ拡大するなどの目標を設定した。原子力発電については、稼働容量を5,800万kWへ、建設容量を3,000万kW以上とした。それに対し、INDCでは、排出原単位を2020年に2005年比40～45%減、2030年に60～65%減、非化石エネルギー消費の比率を2020年に15%へ、2030年までに20%前後まで引き上げるなどの全体目標を明記する一方、風力と太陽光発電開発目標を「戦略計画」と同様に設定したが、水力と原子力発電開発の数値目標を触れていない。開発の不確実性が高まりつつあること⁶、INDCは国際公約なので、数値目標を明記すれば、達成しないと「面子」が潰れかねないなどの判断に基づく対応であろう。このことから、国際公約の確実な達成に必要なエネルギー計画の作成は如何に困難かが伺える。

つまり、低炭素社会に向けた中国の基本戦略は、「論」よりも、「一帯一路」を含む国際社会における枠組み合意形成の促進者と低炭素社会の先導者となり、「実利」を狙うことである。

³ 詳しくは「米中気候変動共同声明」を参照。英語版と中国語版があり、それぞれ

<http://www.whitehouse.gov/the-press-office/2014/11/11/us-china-joint-announcement-climate-change>、

http://www.gov.cn/xinwen/2014-11/13/content_2777663.htm からダウンロードできる。

⁴ <http://www.ccchina.gov.cn/archiver/ccchinacn/UpFile/Files/Default/20150701083650312041.pdf>

⁵ 国務院が2014年6月7日付けて、同戦略計画を関連省庁と地方政府に内部通達したが、5か月後の11月19日に一般公開した。

http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-11/19/content_9222.htm を参照。

⁶ 水力発電開発にはダム建設に伴う移民問題とコスト上昇、原子力発電開発には米国から導入し建設中の第3世代原子炉AP1000の度重なる工期遅延や内陸部原発建設に対する反対世論の高まりなどの問題を抱えている。詳しくは、「中国経済週刊」各号、「中国能源報」各号、<http://www.china5e.com/>などを参照。

表2 「気候変動防止行動の強化を図る: 中国約束草案(INDC)」(2015/6/30)の骨子

2020年以降の目標	全体目標	・2030年頃のできるだけ早い時期にCO ₂ 排出量をピークアウトさせる ・GDP当たりCO ₂ 排出量を、2030年に2005年比で60～65%削減する(2014年実績は2005年比33.2%減、2020年目標は40～45%減)
	個別目標	・一次エネルギー消費に占める非化石エネルギー比率を20%前後までに引き上げる(2014年実績は11.2%、2020年目標は15%) ・森林蓄積量を2030年に2005年より45億m ³ 増加させる(2014年実績は2005年比で21.88億m ³ 増) ・農林業や水資源など重点領域、都市部、沿海地域、生態環境の脆弱地域で気候変動リスクの効果的な緩和体制と能力を形成し、予測・警告と防災・減災システムを着実に整備する
目標達成のための政策措置	1、気候変動防止国家戦略の積極的実施	
	・気候変動防止関連法整備の強化	
	・行動目標を国民経済と社会発展計画に組み入れ、低炭素発展の長期戦略とロードマップを作成する	
	・目標と任務を(地域別、主要産業別、重点企業別などに)分解し、達成責任を問う問責制度を健全化する	
	2、気候変動防止の地域戦略の健全化	
	各地域の特性を踏まえて、差異の削減・適応の目標・任務、実現経路を設定する	
	3、エネルギーミックスの低炭素化を図る	
	・石炭: 石炭消費の総量規制の実施、石炭クリーン利用の強化、高効率発電向け石炭消費の比率の引き上げを図る。新設石炭火力発電所の送電端単位を300gce/kWh前後へ削減する(熱効率を40.95%前後へ引き上げる)	
	・ガス: 天然ガスの利用規模を拡大し、一次エネルギー消費に占める比率を2020年に10%以上に高め、炭層ガス生産量を300億m ³ に増加させる	
	・水力発電: 生態環境の保護と住民移転問題の解決を前提に、水力開発を積極的に推進する	
	・原子力発電: 安全確保の元で、原子力発電開発を効率よく行う	
	・風力発電: 風力発電開発を力強く推進し、設備容量を2020年に2億kWへ拡大する(2014年現在、系統連系分容量は9,581万kW)	
	・太陽エネルギー発電: 太陽光・熱発電開発を加速させ、太陽光発電の設備容量を2020年に1億kWへ拡大する(2014年現在、2,805万kW)	
	・地熱その他: 地熱、バイオマス、海洋エネルギーの開発を積極的に行う。2020年に、地熱エネルギー利用規模を5,000万tceとする	
	・分散型エネルギー開発を力強く推進し、スマートグリッド建設を強化する	
	4、省エネ・低炭素型産業体系の構築	
	5、建築物と交通部門における排出抑制	
	6、炭素吸収源の増加を図る	
	7、低炭素型生活様式の形成	
	8、気候変動への適応能力の全面的向上を図る	
	9、低炭素型発展モデルの創出	
	10、低炭素型技術開発の強化	
	11、資金と政策による支援強化	
	12、排出量取引市場の整備を推進する	
	13、温室効果ガス(GHG)排出量統計体系の健全化	
	・GHG排出量統計制度、統計指標体系の健全化、人材育成の強化を図り、統計データの質を絶えずに向上させる	
	・GHGインベントリ作成事業を強化し、国全体と省レベルの排出量インベントリの定期作成、重点業種・企業のGHG算定基準の制定、重点企業GHG排出量の定期報告制度の導入を行う	
	14、社会参画体制の健全化	
	15、国際協力の積極的推進	
	・共通だが責任のある原則、公平性原則、応分責任原則を堅持し、先進国に大幅排出削減義務と途上国への資金・技術・キャパシティビルディングの支援義務の履行を推進し、途上国に持続可能な発展の公平な機会、より多い資金・技術・キャパシティビルディングの支援を勝ち取り、南北協力を促進する	
	・中国は、国情・発展段階・実質能力に相応分の国際義務を主体的に履行し、緩和と適応行動を継続的に強化する	
	・気候変動南南協力基金を設立し、小島嶼国やアフリカ等の最貧国にできるだけ支援を行う	
	・国際対話と交流の拡大、政策協調と実務協力の強化、有益な経験とノウハウの共有化、低炭素技術と適応技術の普及などを図る	
出所: 中国国家発展改革委員会「気候変動防止行動の強化を図る: 中国約束草案(INDC)」(2015/6/30)に基づき、李が作成。		
注: gceはgram of coal equivalent、標準炭換算グラムの略、tceはton of coal equivalent、標準炭換算トンの略。なお、1gce=7Kcal。		

2.2. 低炭素社会形成に向けた国内取組みの成果

国内における低炭素社会構築に向けた取組みに当たっては、政府が主導して、低炭素に有利な活動をすれば得、しなければ損と実感できる低炭素システムを整備しつつ、①省エネと非化石エネルギーの利用拡大、②エネルギー安定供給の確保、③低炭素産業の育成を3本柱として戦略的に推進している。そうした中、習近平・李克強指導部が2013年に発足し、「経済規模や成長率重視」から「新常态」を目指す「成長の質と効率重視」への戦略転換、エネルギーの消費・供給・技術・管理体制の革命の推進、国際協力の強化等を図り、取組みを更に強化した。3年にして、その効果が国内外で現れ始めた。

「新常态」は2014年に現れ、2015年には徐々に定着し始めた。経済成長率は2014年の7.3%から6.9%へ鈍化した。成長は減速しているものの、目標成長率が7%前後と設定されているので、指導部としては想定内の減速ともいえる。また、消費による経済成長への寄与が66.4%に上り、投資と輸出の寄与が33.6%へ低下した。産業構造の脱重工業化も進み、GDPに占める第3次産業の比率が前年より2.4ポイントも高い50.5%に達した(図1)。

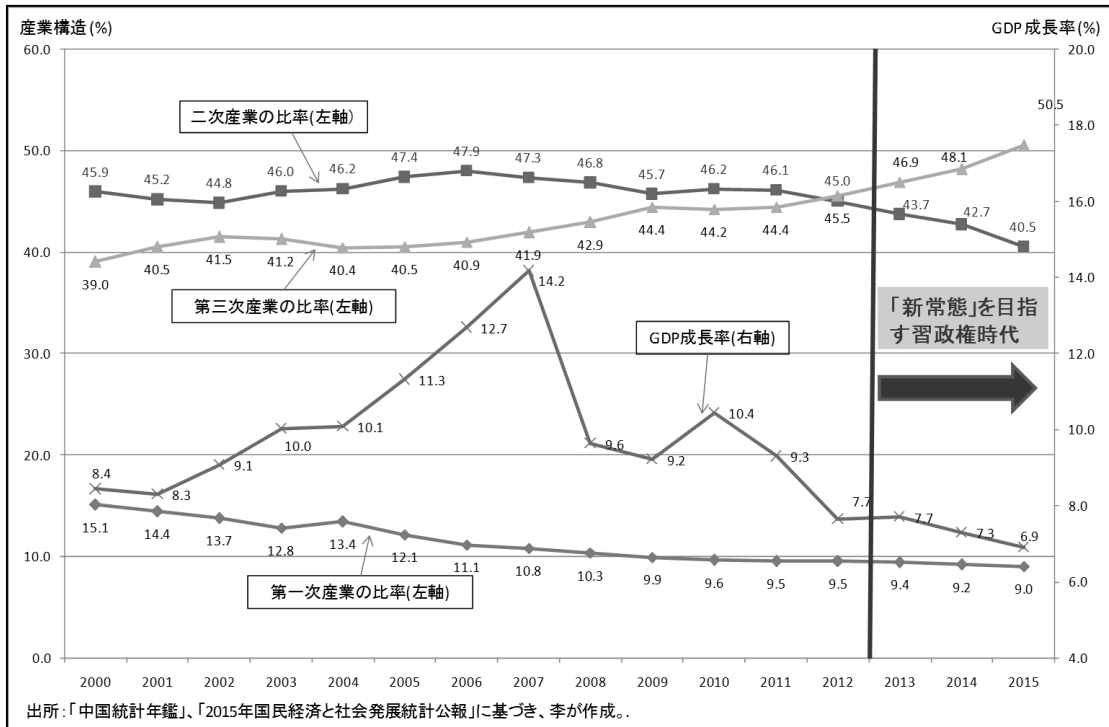


図1 「新常态」の顕在化その1:経済成長率の減速と産業構造の合理化

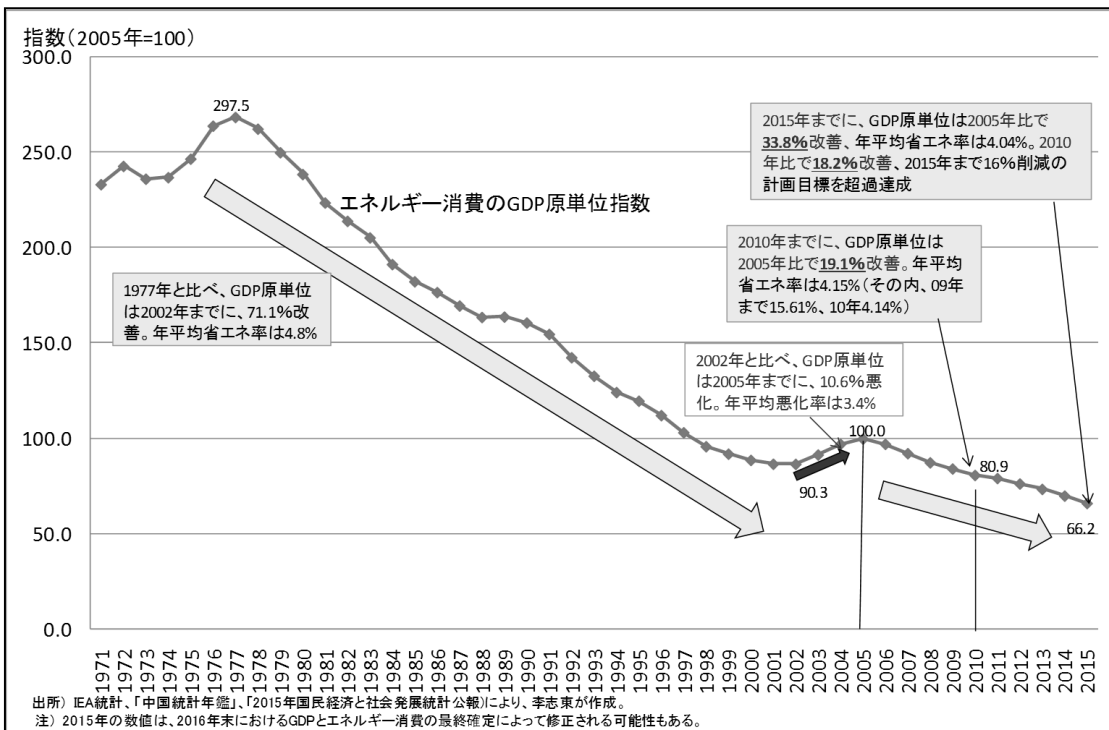


図2 「新常态」の顕在化その2:エネルギー消費のGDP原単位の改善

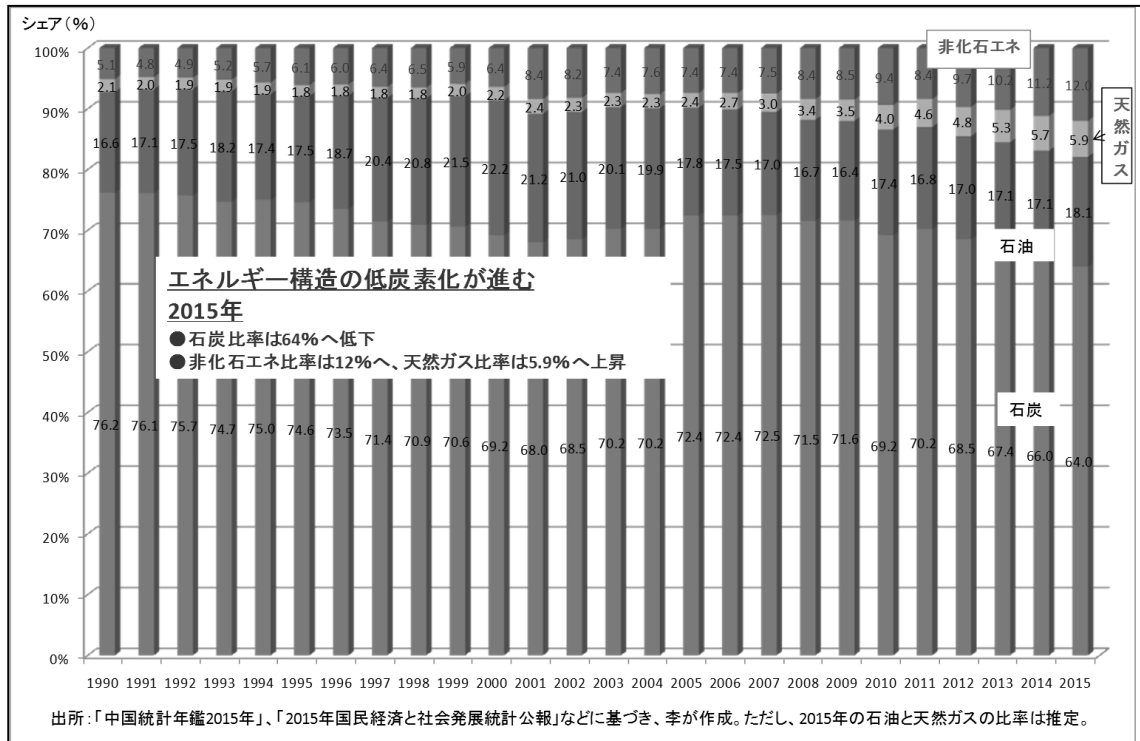


図3 「新常態」の顕在化その3:進む一次エネルギー消費構造の低炭素化

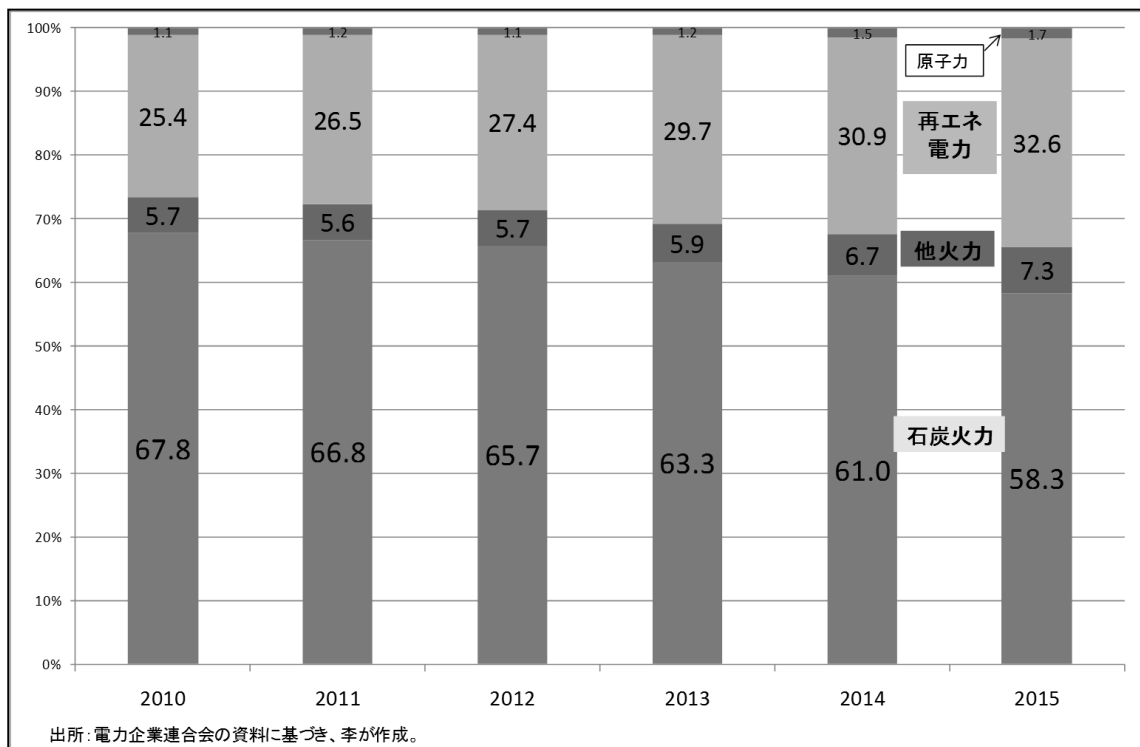


図4 「新常態」の顕在化その4:進む電源構成(容量ベース)の低炭素化

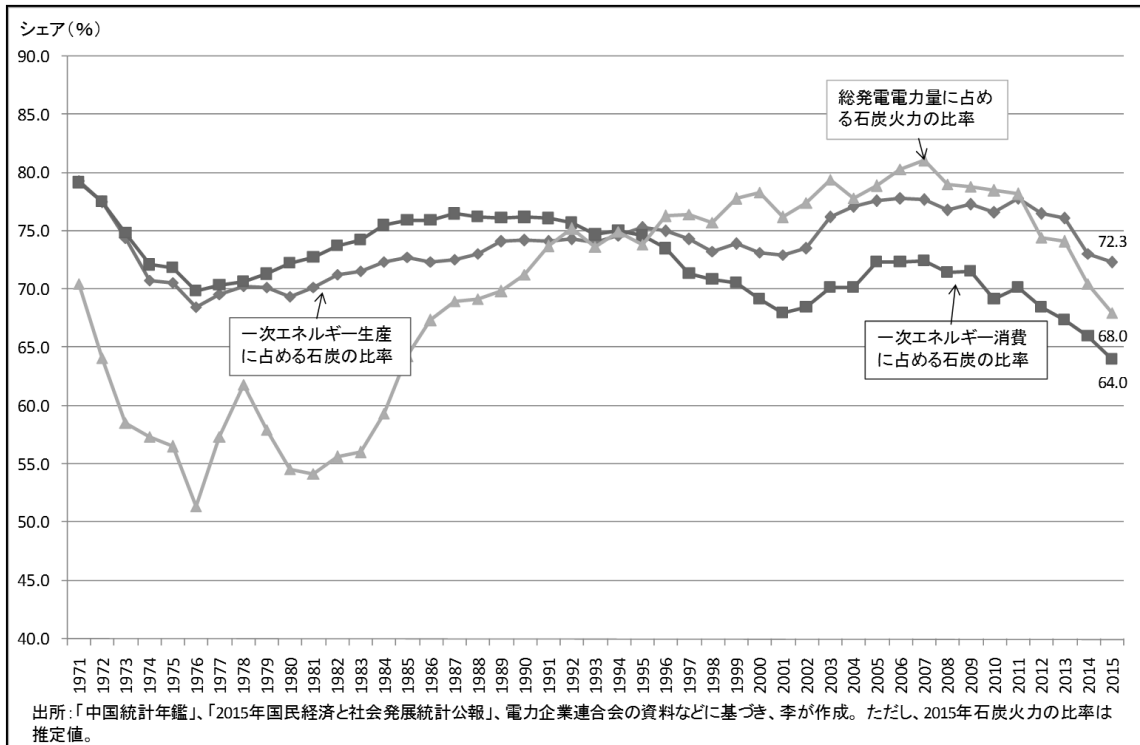


図5 「新常态」の顕在化その5:進むエネルギー需給の脱石炭化

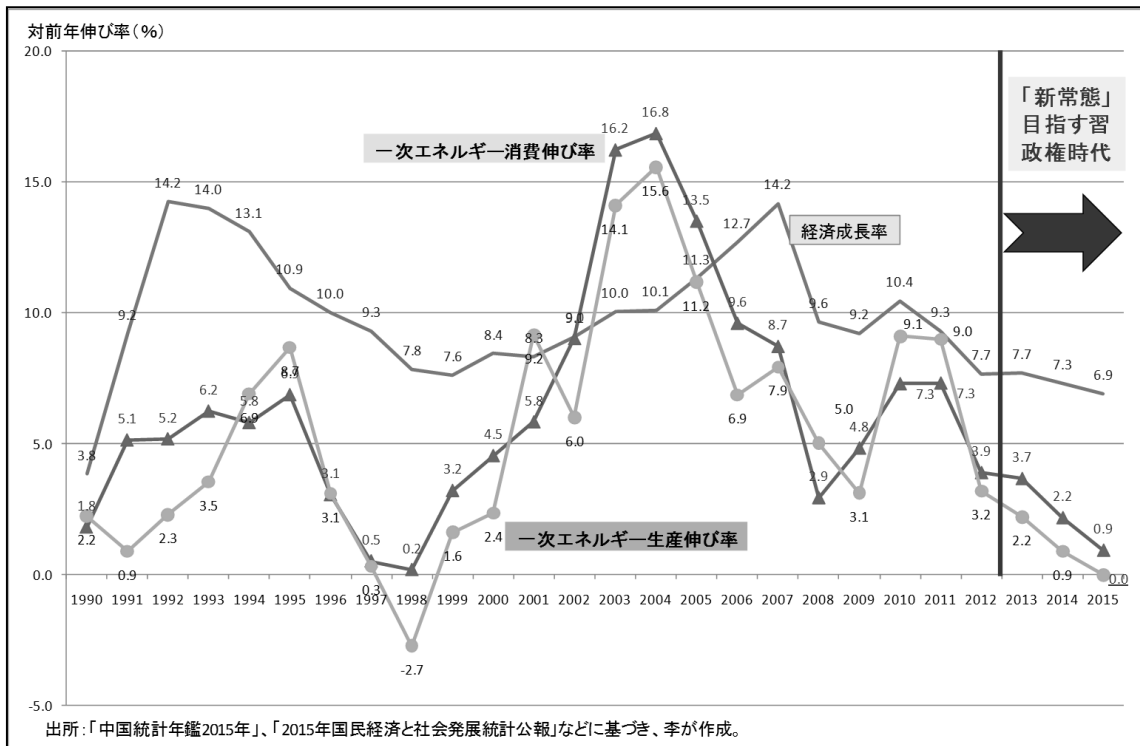


図6 「新常态」の顕在化その6:エネルギー需給の増加率の鈍化

エネルギー分野では、産業構造の合理化に加え、省エネに関する技術進歩や管理強化、意識向上などにより、GDP当たりエネルギー消費（GDP原単位）が5.6%低下した（図2）。同時に、エネルギー構造の低炭素化も進み、一次エネルギー消費に占める非化石エネルギー比率は前年の11.2%から12%へ、発電設備容量に占める非化石電源の比率は32.4%から34.3%へ上昇した（図3と4）。一方、石炭は最大のエネルギー源であり、最大のCO₂と大気汚染物質排出源でもあるが、そのシェアは一次エネルギー生産ベースで72.3%へ、一次エネルギー消費ベースで64%へ、発電電力量ベースで68%へ低下した（図5）。経済成長率の鈍化と産業構造の合理化、省エネ進展やエネルギー構造の低炭素化などを受け、一次エネルギー消費は前年比0.9%増に止まり、一次エネルギー生産は横ばい、両方の伸び率は共に1998年以来の低水準となった（図6）。熱量換算の石炭生産量は2年連続減少し、消費量は17年振りに減少した。

第12次5カ年計画の全体目標もほぼ予定通りに達成できた。経済成長率は2011年の9.5%から逡巡してきたが、5年間平均は7.8%に達し、目標の7%を0.8ポイント上回った。低炭素指標についてみると、図7に示すとおり、エネルギー消費のGDP原単位は2015年に2010年比18.2%低下し、16%減の目標を超過達成した。非化石エネルギー開発では、原子力発電開発の目標（2015年に設備容量を4,000万kW、5年間の新規着工規模を1,600万kWへ拡大）は未達となったものの、風力や太陽光発電開発等が目標を大幅に超過達成したため、非化石エネルギー消費の比率は目標の11.4%を上回る12.0%へ上昇した。その結果、GDP当たりCO₂排出量（排出原単位）は2010年比20%低下し、17%減の目標も超過達成した。

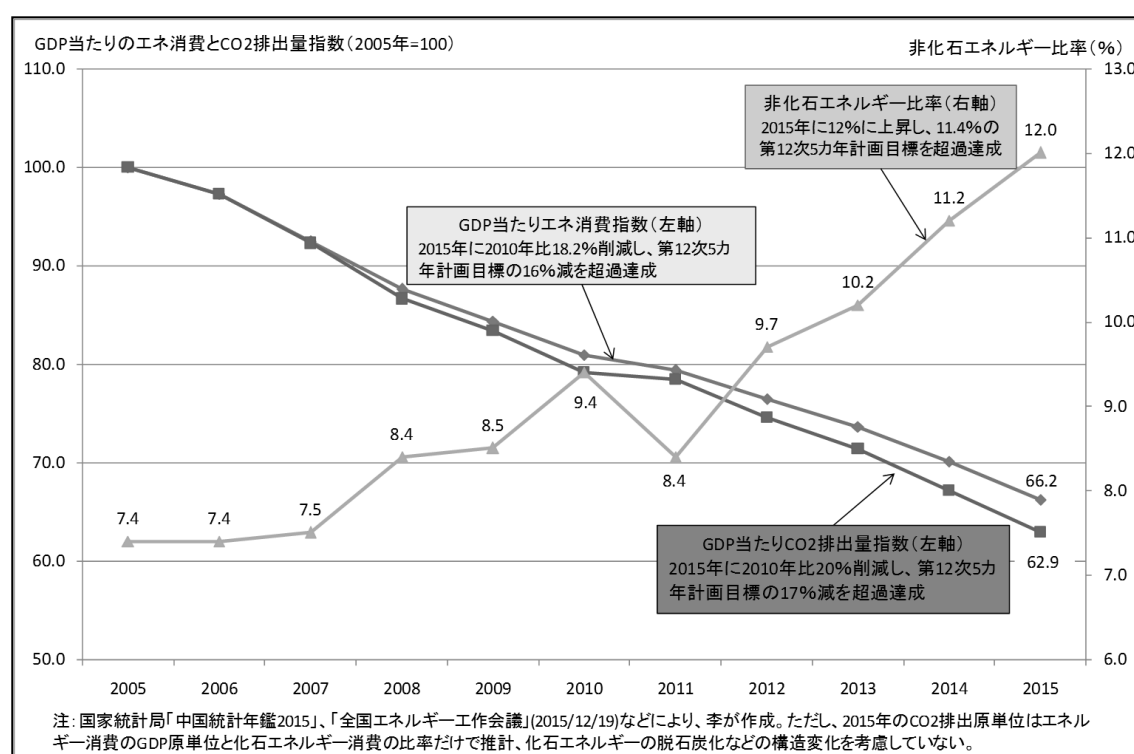


図7 第12次5カ年計画の低炭素目標を超過達成

また、国連に提出した2020年の自主行動目標に向けた進捗状況をみると、2015年にCO₂排出原単位は2005比37.1%削減したので、2020年の下限目標40%減の92.8%、上限目標45%減の82.4%を達成した。一次エネルギー消費に占める非化石エネルギーの比率は基準となる7.5%から2015年に4.5ポイント上昇の12%となり、2020年に7.5ポイント上昇、15%とする目標の60%（「4.5ポイント」/「7.5ポイント」）を達成した。今後5年間で2020年目標をどう達成するか、INDCで掲げた諸目標にどこまで近づけるか等が注目される。

2.3. 「パリ協定」合意からみる国際社会における中国の「率先垂範」

一方、国際社会を低炭素社会構築に向かわせる歴史的な出来事が2015年にあった。これは言うまでもなく、法的拘束力のある20年以降の気候変動枠組み「パリ協定」が12月12日に第21回気候変動枠組条約締約国会議(COP21)で採択されたことである。その合意形成に向けて、中国政府は「中国は重要な貢献を行い、責任ある大国としての役割を十分に果たした」と自己評価し(外交部、2015)、オバマ大統領も「中国が重要な役割を果たした」と賞賛した(The White House、2015a)。中国は米国と連携して「率先垂範」の役割を果たしたからである。

習・李指導部の発足とオバマ政権の2期目入りを機に、米中両国が「気候変動に関する共同声明」を2013年4月13日、2014年2月15日と11月12日、2015年9月25日、そして2016年3月31日に、計5回発出し、協力を図ってきた。

1回目は協力の重要性確認と組織作りを、2回目は協力分野の具体化を主に行ったものであった⁷。3回目はその集大成として、長期目標を始めとする包括的、画期的な声明であった。その中で、米国は2025年までに温室効果ガスを2005年比26～28%削減、中国はCO₂排出量を2030年頃の出来る限り早い時期にピークアウトさせ、非化石エネルギー消費の比率を2030年までに20%前後まで引き上げるなどを目標として表明した⁸。また、これらの目標を中心とした約束草案を、米国が2015年3月に、中国が6月に国連に提出した。

「元首」と冠した4回目の声明には、両国が「率先垂範」を通じて、枠組み交渉をリードしたい狙いが込められている⁹。その証左は以下のとおりである。

1つは、目標達成に向けた具体策提示による「率先垂範」である。両国のINDCの野心の強さや本気度、実現可能性等について、国際社会でも懐疑論がある中、米国が電力部門の排出量を2030年に2005年比32%削減するクリーン電力計画(Clean Power Plan (CPP))の制定等を、中国が17年に鉄鋼や電力等排出量の多い6産業を対象とする全国統一の排出量取引制度の導入を中心とする具体策をそれぞれ表明した。

もう1つは、二国間協力に関する「率先垂範」を具現化したことである。声明では、従来の「米中気候変動ワーキンググループ」主導の政府間協力を深化させると共に、自治体主導の地域間協力を支持すると表明した。声明発表に先立ち、米中の24自治体(省・州、市、県・郡)が9月中旬、ロサンゼルスで第1回米中気候スマート・低炭素シティサミットを開催し、「米中気候リーダー宣言」を発表した¹⁰。その中で、北京市が排出量を2020年頃にピークアウトさせ、ワシントン特別区が2006年比で2032年に50%、2050年に80%削減する等、自治体別に長期目標を明記し、排出インベントリーの作成と報告、行動計画の策定等も規定している。

最後は、途上国支援に関する「率先垂範」である。先進国全体で2020年までに年間1千億ドルの途上国援助資金を調達する目途が立たない中¹¹、米国が国連「グリーン気候基金(Green Climate Fund (GCF))」に30億ドルを提供し、中国は独自で200億元(約31億ドル)の「中国気候変動南・南協力基金」を設置し、小島嶼国やアフリカ最貧国等を支援すると約束した。これらは途上国への資金援助に弾みを付けたに違いないだろう。例えば、COP21開催直前に発表された「中仏元首気候変動共同声明」では、フランスが援助規模を年間30億ユーロ(約32億ドル)から2020年に50億ユーロ(約54億ドル)へ増額すると表明した。また、中国の資金援助は義務ではなく、自発的なものであるが¹²、それを追認する形で、途上国に資金の自主的拠出を奨励する規定が「パリ協定」に盛り込まれた。

オバマ大統領が2015年9月25日に、習主席との共同記者会見で、両国が連携して取り組めば、他国も同様に動くと言ったように、米中は「率先垂範」を通じて、連携の輪が国際社会全体に広がることを狙っている¹³。また、両

⁷ 例えば、第1回目について李志東(2013)を、第2回目について李志東(2014a)を参照。

⁸ 例えば、李志東(2014b)を参照。

⁹ 例えば、李志東(2015a)を参照。

¹⁰ 中国版と英語版がある。それぞれ中国気候変動情報ネット(<http://www.ccchina.gov.cn/>)からダウンロードできる。

¹¹ <http://digital.asahi.com/articles/DA3S12007176.html?rm=150> によると、2014年の先進国拠出の資金総額は約620億ドルに留まったとの報告書を経済協力開発機構(OECD)が10月7日に発表した。

¹² 2015年10月29～30日に北京で開催されたブラジル、南アフリカ、インドと中国からなるBASICの専門家会議で、「中国気候変動南・南協力基金」は義務化された先進国からの援助とは法理的にも役割的にも異なり、自発性と共通利益の追求に基づくもので、枠組条約で規定した資金メカニズムを補うものであると確認した。詳しくは、<http://www.ncsc.org.cn/article/xwdt/zxxw/201511/20151100001542.shtml> を参照。

¹³ The White House (2015b)によると、オバマ大統領は次のように述べた。“Our two countries are also putting forward our common vision for the ambitious climate change agreements that we seek in Paris. When the world’s two largest economies, energy consumers and carbon emitters come together like this, then there’s no reason for other countries — whether developed or developing — to not do so as well. And so this is another major step towards the global agreement the world needs to reach in two months’ time.”

首脳が共にCOP21開幕式に出席・演説し、パリ会談や交渉の最終局面に差し掛かった12月11日に電話会談を行う等を通じて、合意形成に尽力した¹⁴。そして、協定採択直後の14日、「両国の協力が合意形成に大きく貢献した」と協力の成果を電話で確認し合った(The White House, 2015a)。

「元首」と冠した5回目の声明では、両国が国連の「地球の日(アースデー)」に当たる4月22日に国連本部で「パリ協定」を署名し、正式な批准に向けた国内手続きを2016年内の出来る限り早い時期に終わると明記した。中国は米国と共に「率先垂範」を通じて、「パリ協定」の早期発効、遵守、そして「一帯一路」を含む世界規模での低炭素社会の構築をリードしたいという狙いがある。

2.4. 習政権が推し進める「エネルギー革命」、第13次5カ年計画の概要と課題

中国政府は2014年3月に「大気汚染への宣戦布告」を国民に、11月に「CO₂総排出量の早期ピークアウト」を国際社会に公約した。2015年6月、INDCを国連に提出し、12月の「パリ協定」合意に大きく貢献した。一方、中国能源研究所など10数機関が2015年4月に公表した「中国2050年再エネ高比率シナリオと実現経路に関する研究」では、排出量は基準シナリオで2030年に、再エネ高比率シナリオで2025年にピークアウトし、2050年に30億トンまでに低減するとした。また、国家気候変動戦略研究・国際協力センターが2015年5月に公表の「気候変動と石炭消費総量抑制」に関する研究では、石炭消費量を2020年までにピークアウトさせるなどの取組みを通じて、CO₂排出量を2025年にピークアウトさせるよう努力すべきと提案している。

今後の低炭素・エネルギー環境総合対策の方向性を決定付けるものとして、次の2点を注目したい。

1つは2014年6月13日に、習主席が中央財經指導小組第6回会議を主宰し、エネルギー安全保障戦略を審議した上で、4つのエネルギー革命と国際協力の強化を推進すると表明したことである。即ち、①消費革命:省エネ優先戦略を堅持して、経済社会発展の全過程と全ての分野において省エネを徹底し、エネルギー消費総量を抑制する。②供給革命:石炭のクリーン・高効率利用と石炭以外のエネルギー開発を強力に推進し、供給多様化を図る。同時に、輸送・送配電インフラと備蓄施設の整備を強化する。③技術革命:エネルギーのグリーン・低炭素化技術開発を強化し、関連産業を経済成長と産業全体の高度化を牽引しうる新しい産業に育成する。④管理体制革命:エネルギーの商品としての属性を重視し、競争市場の育成、主に市場に委ねる価格決定メカニズムの構築と法制度の健全化を図る。⑤国際協力の強化:国内対策を中心としながら、エネルギー生産と消費に関わるあらゆる分野で協力を強化し、国際資源を有効に活用する。勿論、次節以降で取り上げる「一帯一路」における低炭素化に向けたエネルギー相互協力は国際協力の強化の最たるものである。

もう1つは、2016年から始まる第13次5カ年計画でどのような取り組みを展開するかである。2020年を目標年次とする「第13次5カ年計画綱要」(以下、全体計画と略)は、2016年3月16日に閉幕した第18期全国人民代表大会第4回会議で採択され、翌日公表された。その基本方針や主要目標等を定める指針は「第13次5カ年計画の作成に関する共産党中央の建議」(以下、建議と略)として既に昨年11月に発表されていた。今回の全体計画採択と公表によって、今後は計画をどこまで具体化・実現するかが注目されることになる。

全体計画では、今後5年間の年平均経済成長率を6.5%以上と設定した。これは、GDP規模と一人当たり所得を2020年までに2010年比倍増させる長期ビジョンを確実に実現するために必要な成長率である。一方、景気低迷が続く、その実現可能性が疑問視される中、李克強首相は閉幕後の記者会見で、「中国経済は困難と希望が共存しているが、希望はより大きい」と語り、構造改革やイノベーション促進等によって中高速成長を維持することへ意欲を見せた。また、GDPに占める第3次産業の比率を2015年の50.5%から56%へ高め、研究開発投資をGDPの2.1%から2.5%まで引き上げ、労働生産性を年平均6.6%以上向上させる等の目標も設定された。

低炭素・エネルギー分野に関しては、2020年にGDP当たりエネルギー消費量を2015年比で15%減、GDP当たりCO₂排出量を18%減とすることを拘束力のある目標として設定した。一次エネルギー消費を50億トン(石炭換算)

¹⁴ 勿論、両国がそれぞれ独自の国際協力も積極的に展開している。中国の場合、2015年10月31日発出の「BASIC」4カ国温暖化対策閣僚級第21回会合共同声明では、先進国に対し2020年の資金援助規模が確実に年1千億ドルに達し、その後も増額していく仕組みを設けるように求めた。「中仏元首気候変動共同声明」では、削減目標の5年毎の見直しや低炭素社会構築国家戦略の5年以内での公表等を目指すことで合意した。更に、習近平国家主席がCOP21開幕式で、中国が2016年から発展途上国で10の低炭素地域づくりモデル事業、100の気候変動影響の緩和と適応事業、1千名の気候変動人材育成事業を展開し、クリーンエネルギーの利用促進、低炭素スマートシティ建設等の分野で協力を強化すると共に、途上国の資金調達能力の向上にも協力すると表明した(習近平、2015)。

以下に抑制することも明記したが、実現するには省エネ目標の超過達成が不可欠である。つまり、省エネについては、示された目標以上の達成があらかじめ設定されていると考えられる。一方、CO₂総排出量の抑制目標を明らかにしていないが、2020年のGDP当たりCO₂排出量は2005年比で約48%減となり、国連に提出した40%～45%減の中期目標を超過達成する(ただし総排出量は2015年比12.3%以上増加する)見込みである(表3)。

表3 第13次5カ年計画と2020年目標達成のロードマップ

	水準				5年間変化率の推移			2005年比変化率	
	2005	2010	2015	2020	10/05	15/10	20/15	2015	2020
エネルギー消費GDP原単位	100.0	80.9	66.2	56.3	-19.1%	-18.2%	-15.0%	-33.8%	-43.7%
非化石エネルギーの比率	7.5%	8.3%	12.0%	15.0%					
二酸化炭素排出のGDP原単位	100.0	80.2	62.9	51.6	-19.8%	-21.6%	-18.0%	-37.1%	-48.4%

注: a) 2015年までは実績、2020年は第13次5カ年計画の目標。b) 国連に提出した自主行動目標は、排出原単位を2020年に2005年比40～45%減。第13次5カ年計画目標を達成出来れば、排出原単位は48.4%減となり、国際約束を超過達成。

出所: 李志東が作成。

また、2020年に15%とする非化石エネルギー比率の中期目標が再確認されると共に、開発の不確実性が高まりつつある水力発電については、5年間の新規着工規模を6,000万kW、原子力については2020年に5,800万kWを稼働させ、3,000万kW以上を建設中と明記した。一方、建設の是非を巡る世論が割れている内陸原子力発電については、準備のための活動を積極的に展開するとした。これについては、ヌル・ベクリ国家エネルギー局長は建設工程表がまだ固められず、2020年目標は沿海地域だけで達成できると説明した。

今後、全体計画を実行可能なレベルまで細分化する分野別計画や具体策が順次作成・施行される予定である。エネルギー消費の総量規制目標をどのように地域別に割り当てるか、温暖化防止計画にCO₂総排出量の目標値を盛り込むか、エネルギー消費枠と2017年に導入予定のCO₂排出枠の取引制度をどう設計するか等が注目されよう。

表4 5カ年計画でみる中国における主要温暖化対策の推移と今後の展望

	第12次5カ年計画までの推移			第13次5カ年計画以降の展望	
	第10次5カ年計画 (2001～2005)	第11次5カ年計画 (2006～2010)	第12次5カ年計画 (2011～2015)	第13次5カ年計画 (2016～2020)	第14次5カ年計画以降 (2021～2025以降)
	拘束目標なし	拘束目標導入	拘束目標拡大	ポスト京都対応	UNFCCC長期枠組適合
省エネ	期待値	拘束値	拘束値	拘束値	拘束値
エネ消費総量抑制	期待値	期待値	強い期待値	拘束値	拘束値
非化石エネ利用拡大	期待値	期待値	拘束値	拘束値	拘束値
森林面積拡大	期待値	拘束値	拘束値	拘束値	拘束値
CO ₂ 排出原単位			拘束値	拘束値	拘束値
CO ₂ 排出総量抑制				強い期待値	拘束値
CO ₂ 排出量取引			地域実験開始	17年から特定業種の全国取引	全国市場
炭素税				導入見込み	導入
CAFC規制とCAFC-Credits取引			規制導入。ただし、結果公示のみ	強制規制と取引実験か、全国導	強制規制と取引を全国で
ZEV規制とZEV-Credits取引				強制規制と取引実験か、全国導	強制規制と取引を全国で

注) ①「期待値」は達成が望ましいとされる努力目標、「拘束値」は達成責任が問われる拘束力のある必達目標、「強い期待値」は「拘束値」に近い「期待値」。

②CAFCはCorporate Average Fuel Consumption、ZEVはZero Emission Vehicleの略。関連取引とは、目標を割り当て、達成すれば期限付きバンキング、販売可能なクレジットを獲得し、目標未達の場合、罰金を支払うか、クレジットを市場から購入しなければならない制度。カリフォルニア州のZEV-Creditsが有名。

出所: 過去の推移は関連5カ年計画による。将来展望は政府機関HPに公表される関連資料、要人発言などに基づく李の個人見解。

3. 「一帯一路」における低炭素・エネルギー相互協力の狙いと研究課題

中国のエネルギー戦略目標について、2014年11月公表の国务院「戦略計画」では、「クリーンで高効率かつ安全で持続可能な近代的エネルギー体系を構築」と規定した。続いて、2015年採択の共産党「建議」では、「クリーンで低炭素かつ安全で高効率の近代的エネルギー体系を構築」と規定した。「低炭素」を戦略目標に明記することによって、低炭素社会構築への決意を改めて示した。二つの公文書とも、「一帯一路」建設におけるエネルギー分野の国際協力を強調している。中国は国内取組みを強化し、その実績を国際社会に示しつつ、国際協力の強化を通じて、世界全体における低炭素社会の構築をリードすることを狙っている。この基本戦略は「一帯一路」経済圏構想に組み込まれている。

3.1. 「一帯一路」低炭素・エネルギー相互協力の狙い

2015年3月公表の「行動計画」では、「一帯一路」を以下のように定義している。

『「一帯一路」』はアジア・欧州・アフリカ大陸を貫き、その一端は活発な東アジア経済圏、もう一端は発達した欧州経済圏にある。その中間には広大な奥地国家があり、そこには経済発展の大きな潜在力がある。シルクロード経済ベルト、「一帯」は、○中国から中央アジア、ロシアを経て欧州（バルト海）まで、○中国から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海まで、○中国から東南アジア、南アジア、インド洋まで一のルートを重点として発展させる。21世紀海上シルクロード、「一路」は、○中国沿岸港から南中国海を経てインド洋、さらには欧州まで、○中国沿岸港から南中国海を経て南太平洋まで一のルートを重点方向とする」

つまり、「一帯一路」は、中国の大陸から中央アジアを経て欧州に至る「一帯」と沿岸港から南中国海、インド洋、アフリカ東岸を経て欧州に、南中国海を経て南太平洋に至る「一路」からなる広大な地域を指すと定義している（図8）。

「一帯一路」は、狭い意味で60数カ国を含むとされるが、政府の公式発表ではない。「行動計画」では、多国間協力メカニズムの役割を強化し、上海協力機構（SCO）や中国・ASEAN「10+1」、アジア太平洋経済協力会議（APEC）、アジア欧州会議（ASEM）、アジア協力対話（ACD）、アジア信頼醸成措置会議（CICA）、中国・アラブ諸国協力フォーラム、中国・湾岸協力会議戦略対話、大メコン圏（GMS）経済協力、中央アジア地域経済協力（CAREC）などの既存の多角協力メカニズムの役割を発揮し、関係国の疎通を強化し、より多くの国と地域による「One Belt, One Road」建設への参加を促す、と明記している。また、商務部は2015年3月に、「「平和協力、開放・包容、相互学習、相互利益・ウィンウィン」のシルクロード精神を受け継ぎ、国別で範囲を限定しない、排他的な制度設計をしない、参加希望を持つあらゆる国、地域と国際組織は参加することができる」という「国別で範囲を限定しない」との見解を書面公表¹⁵した。更に、習主席は同年10月21日にイギリスのロンドン金融シティで「「一帯一路」が「友達圏」で、興味のあるすべての国が加入できる」と述べた¹⁶。

¹⁵ 商務部は「一帯一路」の65カ国リストに関する問い合わせに答える形で公表した。以下は原文:“一帯一路”建设秉承和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢的丝路精神, **不限国别范围, 不搞排他性制度设计, 凡是有意愿的国家、地区和国际组织, 都可以参与进来**。“一帯一路”倡议提出以来, 许多国家作出了积极响应, 我们都本着共商、共建、共享的原则, 与各国各方共同努力, 推动这一重大合作倡议的落实, 推升区域经济合作水平, 实现共同发展繁荣。詳しくは、中国商務部HP

<http://gzlynew.mofcom.gov.cn/gzlynew/servlet/SearchServlet?OP=getCommentAnswer&id=6e56f310b2f74c4b9748c4efb21b16fe&siteid=&orderFiled=> を参照。

¹⁶ 例えば、中国外務省HP<http://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1308056.shtml> を参照。



出所:<http://english.cri.cn/12394/2015/03/29/3801s872029.htm>

図8 「一帯一路」概念図

中国政府は、「一帯一路」建設に当たって、「平和協力、開放・包容、相互学習、相互利益・ウィンウィン」の理念を掲げ、実務的な協力を全方向的に推進し、「政治の相互信頼、経済の融合、文化の包摂」を実現する利益共同体・運命共同体・責任共同体の構築を呼びかけている。つまり、「一帯一路」建設の狙いは自国にだけでなく、参加国・地域全体にとってウィンウィンとなる「利益・運命・責任の共同体」の形成である。

低炭素・エネルギー分野については、「行動計画」では、「インフラのグリーン化・低炭素化建設と運営管理を強化し、建設においては気候変動の影響を十分に考慮する」と明記し、エネルギー・インフラの相互連結協力を強化し、石油・ガスパイプラインなどの運輸通路の安全を共同で維持し、国境を超えた電力と送電通路の建設を推進し、地域送電網のアップグレード改造での協力を積極的に展開するとした。

エネルギー開発については、石炭や石油・ガスなどの従来型エネルギーの資源調査・開発での協力を拡大すると共に、水力発電や原子力発電、風力発電、太陽エネルギー利用などの非化石エネルギーでの協力を積極的に推進すること、エネルギー資源の現地での加工・転化での協力を推進し、エネルギー資源協力の上流・下流が一体化した産業チェーンを形成すること、エネルギー資源の精密加工技術や設備、工学サービスなどでの協力を強化すること、と明記している。

また、新興産業協力を推進し、長所による相互補完と互惠・ウィンウィンの原則に基づき、次世代情報技術やバイオ、新エネルギー、新材料などの新興産業分野の沿線国による協力・深化を促進し、起業投資協力の仕組みの構築を推進するとした。

このように、「行動計画」では、化石エネルギー資源開発に加え、原子力や再生可能エネルギー開発、パイプライン整備と電網連系、低炭素産業育成等、低炭素化に向けたエネルギー分野の相互協力拡大を図ると規定している。その狙いは「一帯一路」利益・運命・責任の共同体の一環として、低炭素・エネルギー共同体を構築することと考えられる。

3.2. 「一帯一路」低炭素・エネルギー相互協力に関する研究課題

「一帯一路」に関する先行研究の多くは国際政治や地政学的視点で行われた。例えば、山元(2015)が国際秩序への影響、Gabuev(2015)や塩原(2015)が中露関係への影響、Cai(2015)が米国による戦後欧州経済復興支援

の「マーシャル・プラン」との類似性について、それぞれ優れた研究を行った。一方、エネルギー協力に関する研究は主に地域別協力とエネルギー輸送インフラ整備の視点で展開された。例えば、王他(2015)がASEANと、張他(2015)がマレーシア、ベトナム等汎北部湾との協力を論じ、再生可能エネルギー開発協力のポテンシャルが大きいと指摘した。また、楊他(2015)が中央アジア・ロシアと、韓(2015)がミャンマーとの石油・天然ガス開発とPL整備に関する協力を検討した。しかし、低炭素化の視点を取り入れた体系的な研究は皆無に等しい。

低炭素・エネルギー分野の国際協力は従来、資金力と技術優位性のある先進国から途上国への資金援助に伴う技術移転・支援の形で行われてきた。中国も日本から家庭電器等の省エネ技術、高効率石炭火力や大型水力、デンマークから風力、フランス・米国から原子力発電技術等を導入し、大きな恩恵を受けた。しかし、現在では、中国と比した先進国の優位性がなくなりつつあり、中国が高い国際競争力を手にしている分野も多い。

再生可能エネルギー開発では、中国は水力発電、風力発電、太陽光発電の設備容量、建設規模、設備輸出規模の何れも世界最大になっており、「一帯一路」において多くのプロジェクトを完成、開発、ないし準備している。例えば、中国水電十三局がアルジェリアで総規模23.3万kWの太陽光発電所建設を手掛け、一部が2015年10月に系統連系し、送電を開始した¹⁷。中盛光電が2015年上半期までに総投資額39億ドル、設備容量260万kWの太陽光発電開発プロジェクトを獲得し、その多くが2016年に完成する予定である(図9)¹⁸。水力発電開発については、例えば、中国水利水力建設集団公司在アフリカで総容量2,000万kWの水力発電所建設に参加していると報道されている¹⁹。

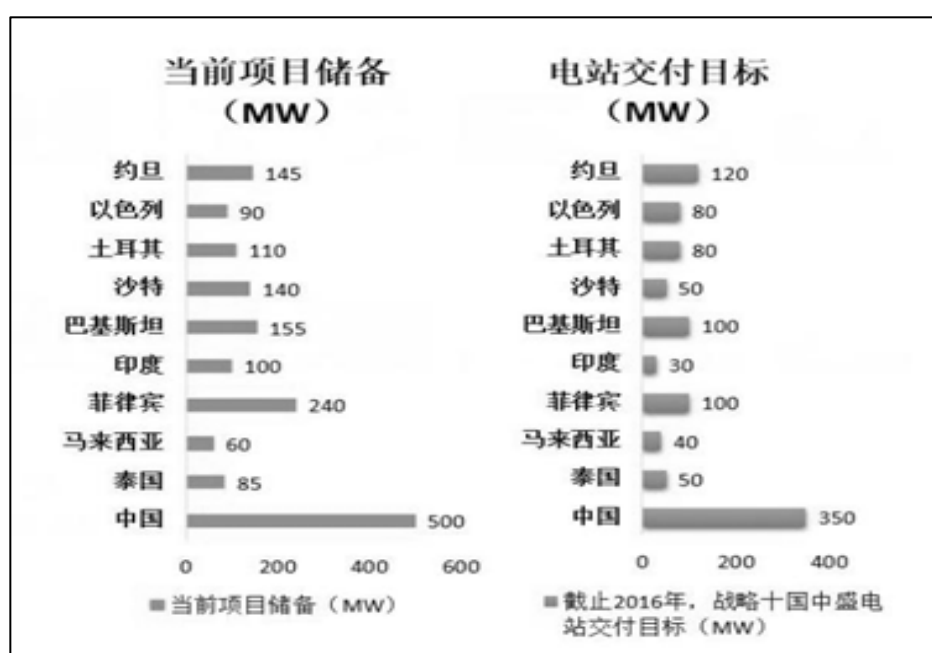


図9 中盛光電の太陽光発電開発プロジェクト

従来、日本をはじめとする先進国がリードしている火力発電開発についても、変化が表れつつある。柳・上野(2015)が海外に供給し、2015～2017年に運転開始見込みとなる石炭火力発電プラントの内、日本企業が中国企業よりも熱転換効率の高い設備を多く供給している一方、全体供給規模は日本企業の24GWに対し、中国がその2.2倍の52GWとなったことを明らかにした。

¹⁷ <http://www.china5e.com/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=13&id=921957> “一帯一路”: 看光伏如何迈出国门 2015-10-29 08:13:25 中国经济新闻网を参照。

¹⁸ 民营光伏企业联合“国家队”，布局“一帯一路”沿线能源项目、澎湃新闻记者王灿、2015-07-16 19:57 を参照 http://m.thepaper.cn/newsDetail_forward_1353201

¹⁹ 中国水利水电建设集团在非洲参与 2000 万千瓦电建项目 2015-07-24 15:39:00 を参照。 <http://www.china5e.com/news/news-912638-1.html>

ータ蓄積は十分ではなく、定量的研究もまだ展開されていない。データ蓄積とパネルデータ分析に基づく国際比較分析が必要であろう。

また、中国は省エネや再生可能エネルギー開発を促進する低炭素システムの整備などを通じて、GDP当たりCO₂排出量を2015年に2005年比37.1%削減し、2020年に40～45%削減の国際公約を超過達成する見込みである。しかし、中国のやり方を「一帯一路」諸国に押し付けると、「共同建設」は決して成功しない。かつて先進国から支援を受け、現在多くの途上国を支援していることによる経験と教訓を研究した上で、成功条件の一般化と各国実情に合わせた差異化を図る必要がある。更に、途上・新興国主導の低炭素・エネルギー共同体については、計画されている低炭素技術規格の相互認証・域内統一や国際標準化、COP21で合意される炭素削減目標の達成に向けた相互支援体制の確立（二か国間や域内での共同実施、排出枠取引等）、二か国や域内エネルギー共同安全保障体制の構築等の側面から、その形成可能性を探ることも重要である。

【参考文献】

Alexander Gabuev, “Eurasian Silk Road Union: Toward a Russia-China Consensus?” *Diplomat*, 2015/6/5.

The White House (2015a), “Remarks by President Obama and President Xi of the People’s Republic of China in Joint Press Conference,”
”(https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/09/25/remarks-president-obama-and-president-xi-peoples-republic-china-joint).

The White House (2015b), “Statement by the President on the Paris Climate Agreement,”
(https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/12/12/statement-president-paris-climate-agreement).

The White House (2015c), “Readout of the President’s Call with President Xi Jinping of China,”
(https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/12/14/readout-presidents-call-president-xi-jinping-china).

Peter Cai, “China’s ambitious new Marshall Plan for Asia,” *Business Spectator*, 2015/3/15.

王長建・他2名「中国とASEANのエネルギー協力を強化し、海洋シルクロードの新しいプラットフォームを構築する」*熱帯地理*、Vol.35、No.5、2015/9。

王亦楠(2015)「湖南・湖北・江西3省の原子力発電開発の安全リスクは決して低く見るべきではない」『中国経済週刊』2015年3月9日号<http://opinion.caixin.com/2015-03-10/100843433.html>

韓建強「東南アジアエネルギー戦略通路に関する検討」*北京石油管理幹部学院学報*、2015年第2号。

国務院(2014)「エネルギー発展戦略行動計画(2014～2020年)」
http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-11/19/content_9222.htm

国家発展改革委員会(2015)「気候変動防止行動の強化を図る：中国約束草案(INDC)」、中国語版と英語版がある。
<http://www.ccchina.gov.cn/archiver/ccchinacn/UpFile/Files/Default/20150701083650312041.pdf>を参照)。

塩原俊彦「ロシアからみた中国の「新シルクロード構想：中ロ協力の行方」*東亜*、2015/3。

習近平(2015)「手を携えて、協力・互恵・公平・合理的な気候変動ガバナンスシステムを共に構築しよう」
(<http://www.ccchina.gov.cn/nDetail.aspx?newsId=57226&TId=61>)。

中国外交部(2015)「洪磊・外交部報道官がパリ会議の成果談話を発表」
(<http://www.ccchina.gov.cn/Detail.aspx?newsId=57773&TId=57>)。

張林・葛雷「異質性を考慮した汎北部湾経済区のエネルギー協力戦略」*熱帯地理*、Vol.35、No.5、2015/9。

楊宇・他2名「エネルギー地政学を考慮した中国と中央アジア、ロシアとのエネルギー協力モデル」*地理研究*、Vol.34、No.2、2015。

柳美樹・上野貴弘「日本企業と中国企業が海外で供給した石炭火力発電プラントの効率比較」*東京大学公共政策大学院ワーキング・ペーパーシリーズ*、2015/5。

山元吉宣「中国の台頭と国際秩序の観点からみた「一帯一路」」*PHP Policy Review*、2015/8/28。

李志東(2013)「中国ウォッチング:米中気候変動共同声明について」『IEEJ NEWSLETTER』、No.116、8頁。

李志東(2014a)「中国ウォッチング:強化される長期枠組み交渉に向けた取組み」『IEEJ NEWSLETTER』、No.127、8頁。

李志東(2014b)「中国ウォッチング:第3回米中気候変動共同声明について」『IEEJ NEWSLETTER』、No.135、8頁。

李志東(2015a)「中国ウォッチング:COP21を見据えた気候変動への内外対策」『IEEJ NEWSLETTER』、No.147、10頁。

李志東(2015b)「中国共産党中央「建議」にみる第13次5カ年低炭素・エネルギー計画」日本エネルギー経済研究所ホームページ、2015年11月17日。

巻末データ

「一帯一路」構想関連のデータ集

倉澤治雄 金振 中島幸
国立研究開発法人科学技術振興機構 中国総合研究交流センター

外務省の各国情報より抜粋・編集

一帯一路関係国情報 抜粋

国名 (英語名)	国旗	一般事情				
		1. 面積 (平方km)	2. 人口 (人)	4. 民族	5. 言語	6. 宗教
中華人民共和国 People's Republic of China		約960万	約13億	漢民族 (総人口の92%) 及び55の少数民族	漢語(中国語)	仏教・イスラム教・キリスト教など
日本 Japan		377,972	1億2696万	日本民族	日本語	神道、仏教等
大韓民国 Republic of Korea		約10万	約5,150万	韓民族	韓国語	仏教:42.9%, プロテスタント: 34.5%, カトリック:20.6%, その他:2.0%
ベトナム社会主義共和国 Socialist Republic of Viet Nam		32万9,241	約9,340万	キン族(越人)約86%、他に53の少数民族	ベトナム語	仏教、カトリック、カオダイ教他
モンゴル国 Mongolia		156万4,100	299万5,900	モンゴル人(全体の95%) 及びカザフ人等	モンゴル語(国家公用語), カザフ語	チベット仏教等
インドネシア共和国 Republic of Indonesia		約189万	約2.55億	大半がマレー系(ジャワ、スンダ等約300種族)	インドネシア語	イスラム教 88.1%, キリスト教 9.3%(プロテスタント 6.1%, カトリック 3.2%), ヒンズー教 1.8%, 仏教 0.6%, 儒教 0.1%, その他 0.1%
マレーシア Malaysia		約33万	2,995万	マレー系(約67%)、中国系(約25%)、インド系(約7%)(注:マレー系には中国系及びインド系を除く他民族を含む)	マレー語(国語)、中国語、タミール語、英語	イスラム教(連邦の宗教)(61%)、仏教(20%)、儒教・道教(1.0%)、ヒンズー教(6.0%)、キリスト教(9.0%)、その他
フィリピン共和国 Republic of the Philippines		299,404	約1億98万	マレー系が主体。ほかに中国系、スペイン系及びこれらとの混血並びに少数民族がいる。	国語はフィリピン語、公用語はフィリピン語及び英語。80前後の言語がある。	国民の83%がカトリック、その他のキリスト教が10%。イスラム教は5%(ミンダナオではイスラム教徒が人口の2割以上)。
シンガポール共和国 Republic of Singapore		約716	約547万	中華系74%、マレー系13%、インド系9%、その他3%	国語はマレー語。公用語として英語、中国語、マレー語、タミール語。	仏教、イスラム教、キリスト教、道教、ヒンズー教
タイ王国 Kingdom of Thailand		51万4,000	6,593万	大多数がタイ族。その他華人、マレー族等	タイ語	仏教 94%, イスラム教 5%
ブルネイ・ダルサラーム国 Brunei Darussalam		5,765	41.2万	マレー系66%、中華系10%、その他24%	憲法で公用語はマレー語と定められている。英語は広く通用し、華人の間では中国語もある程度用いられている。	イスラム教(国教)(78.8%), 仏教(8.7%), キリスト教(7.8%), その他(4.7%)

経済1				経済2			
1. 主要産業	2. GDP	3. 一人当たり GDP	4. 経済 (GDP)成長率 (実質)	5. 貿易額		6. 主要貿易品目	
				(1)輸出	(2)輸入	(1)輸出	(2)輸入
繊維, 食品, 化学原料, 機械, 非金属鉱物	約51兆9,322億元 (約8兆2,502億ドル)	約35,181元 約5,417ドル	7.80%	2兆489億 ドル	1兆8,178億 ドル	自動情報処理機械類, 衣類, 携帯電話類	原油, 鉄鉱等, 自動車 類
製造業、IT産業、エネルギー産業	500.4兆円 (名目)	3,853 千円	0.80%	75兆6,139 億円	78兆4,055 億円	自動車、半導体等電子 部品、鉄鋼、自動車部 品、原動機、プラスチッ ク、科学光学機器、有 機化合物、電気回路等 機器、電気計測機器	原粗油、液化天然ガ ス、衣類・同付属品、半 導体等電子部品、通信 機、医薬品、石炭、電算 機類(含周辺機器)、石 油製品、非鉄金属
電気・電子機器, 自動車, 鉄鋼, 石油化学, 造船	1兆4,170億ドル	GNI:27,090ドル	2.60%	5,272億ドル	4,368億ドル	集積回路等, 石油製 品, 乗用車, 電話用機 器・部品, 液晶デバイス 等	原油, 石油ガス等, 集 積回路等, 石油製品, 石炭・固形燃料
農林水産業、鉱業、軽工業	約1,988億米ドル	2,171米ドル	6.68%	1,621.1億 ドル	1,656.5億 ドル	携帯電話・同部品、縫 製品、PC・電子機器・同 部品、履物、機械設備・ 同部品等(2015年、越 税関総局)	機械設備・同部品、PC・ 電子機器・同部品、携 帯電話・同部品、布地、 鉄鋼等(2015年、越税 関総局)
鉱業, 牧畜業, 流通業, 軽工業	12,015.9百万米 ドル	4,320米ドル	7.80%	約5,774.3百 万米ドル	約5,236.7百 万米ドル	鉱物資源(石炭, 銅精 鉱, 螢石など), 原油, 牧畜産品(カシミア, 皮 革)	石油燃料, 自動車, 機 械設備類, 日用雑貨, 医薬品
製造業(23.71%):輸送機器(二輪 車など), 飲食品など 農林水産業(14.33%):パーム油, ゴ ム, 米, ココア, キャッサバ, コーヒー 豆など。商業・ホテル・飲食業 (14.60%)。鉱業(10.49%):LNG, 石炭, ニッケル, 錫, 石油など。建設 (10.05%)。運輸・通信(7.39%)。金 融・不動産・企業サービス(7.65%)。 サービス(10.98%) (カッコ内は2014年における名目GDP 構成比)(インドネシア政府統計)	8,885億ドル (名目)	3,377.1ドル (名目)	4.80%	1,502.8億 ドル	1,426.9億 ドル	動物・植物油 (12.4%), 石油・ガス (12.4%), 電子機器・ 録音機・TV等(5.7%)	石油・ガス(17.2%), 原 子炉, ボイラー及び機 械類(15%), 鉄鋼 (4.3%)
製造業(電気機器)、農林業(天然ゴ ム、パーム油、木材)及び鉱業(錫、 原油、LNG)	9,867億リンギット (名目)	10,548ドル (名目)	4.70%	7,661.3億 リンギット	6,829.9億 リンギット	電気製品、パーム油、 化学製品、原油・石油 製品、LNG、機械・器具 製品、金属製品、科学 光学設備、ゴム製品等	電気製品、製造機器、 化学製品、輸送機器、 金属製品、原油・石油 製品、鉄鋼製品、科学 光学設備、食料品等
農林水産業(全就業人口の約27% に従事)近年、コールセンター事業 等のビジネス・プロセス・アウトソー シング(BPO)産業を含めたサービス業 が大きく成長(全就業人口の約56% に従事)	2,920億米ドル	2,858米ドル	5.80%	586.5億米 ドル	666.9(億米 ドル)	電子・電気機器(半導体 が大半を占める)、輸送 用機器等	原料・中間財(化学製品 等の半加工品が大部 分)、資本財(通信機 器、電子機器等が大部 分)、燃料(原油等)、消 費財
製造業(エレクトロニクス、化学関 連、バイオメディカル、輸送機械、精 密器械)、商業、ビジネスサービス、 運輸・通信業、金融サービス業	307,860百万US ドル (名目)	56,284USD (名目)	2.90%	409,536百 万USD	366,016百 万USD	機械・輸送機器、鉱物 性燃料、化学製品	機械・輸送機器、鉱物 性燃料、原料別製品
農業は就業者の約40%弱を占める が、GDPでは12%にとどまる。一方、 製造業の就業者は約15%だが、 GDPの約34%、輸出額の90%弱を 占める。	3,952億ドル (名目)	5,878ドル	2.80%	2,121億ドル	1,775億ドル	コンピューター・同部品、 自動車・同部品、機械 器具、農作物、食料加 工品	機械器具, 原油, 電子 部品
石油・天然ガス(産出量:石油(12.6 万バレル/日), 天然ガス(23.1万バ レル・オイル・エクイバラント/日))	167億米ドル (名目)	40,472米ドル	-2.30%	134億ブルネ イ・ドル	46億ブルネ イ・ドル	石油(41.7%), 天然ガ ス(50.9%), その他 (7.5%)	機械・輸送機器 (38.5%), 工業製品 (15%), 食料品 (13.5%), 雑工業品 (11%), 鉱物燃料及び 関連品(10.2%), 化学 製品(8.4%), その他 (3.4%)

国名 (英語名)	国旗	一般事情				
		1. 面積 (平方km)	2. 人口 (人)	4. 民族	5. 言語	6. 宗教
ラオス人民民主共和国 Lao People's Democratic Republic		24万	約649万	ラオ族(全人口の約半数以上)を含む計49民族	ラオス語	仏教
ミャンマー連邦共和国 Republic of the Union of Myanmar		68万	5,141万	ビルマ族(約70%), その他多くの少数民族	ミャンマー語	仏教(90%), キリスト教, 回教等
カンボジア王国 Kingdom of Cambodia		18.1万	14.7百万	カンボジア人(クメール人)が90%とされている。	カンボジア語	仏教 (一部少数民族はイスラム教)
東ティモール民主共和国 The Democratic Republic of Timor-Leste		約1万4,900	約121.2万	テトウン族等大半がメラネシア系。その他マレー系、中華系等。ポルトガル系を主体とする欧州人及びその混血等。	国語は、テトウン語及びポルトガル語。 実用語に、インドネシア語及び英語。その他多数の部族語が使用されている。	キリスト教99.1%(大半がカトリック)、イスラム教0.79%
ネパール連邦民主共和国 Federal Democratic Republic of Nepal		14.7万	2,649万	バルバテ・ヒンドゥー、マガル、タルー、タマン、ネワール等	ネパール語	ヒンドゥー教徒(81.3%)、仏教徒(9.0%)、イスラム教徒(4.4%)他
ブータン王国 Kingdom of Bhutan		約38,394	約76.5万	チベット系、東ブータン先住民、ネパール系等	ゾンカ語(公用語)等	チベット系仏教、ヒンドゥー教等
インド India		328万7,469	12億1,057万	インド・アーリヤ族、ドラビダ族、モンゴロイド族等	連邦公用語はヒンディー語、他に憲法で公認されている州の言語が21	ヒンドゥー教徒79.8%、イスラム教徒14.2%、キリスト教徒2.3%、シク教徒1.7%、仏教徒0.7%、ジャイナ教徒0.4%
パキスタン・イスラム共和国 Islamic Republic of Pakistan		79.6万	1億8,802万	パンジャブ人、シンド人、パシュトゥーン人、バローチ人	ウルドゥー語(国語)、英語(公用語)	イスラム教(国教)
バングラデシュ人民共和国 People's Republic of Bangladesh		14万7千	1億5,940万	ベンガル人が大部分を占める。ミャンマーとの国境沿いのチッタゴン丘陵地帯には、チャクマ族等を中心とした仏教徒系少数民族が居住。	ベンガル語(国語)	イスラム教徒89.7%、ヒンズー教徒9.2%、仏教徒0.7%、キリスト教徒0.3%
スリランカ民主社会主義共和国 Democratic Socialist Republic of Sri Lanka		6万5,607	約2,067万	シンハラ人(72.9%)、タミル人(18.0%)、スリランカムーア人(8.0%)(一部地域を除く値)	公用語(シンハラ語、タミル語)、連結語(英語)	仏教徒(70.0%)、ヒンドゥ教徒(10.0%)、イスラム教徒(8.5%)、ローマン・カトリック教徒(11.3%)(一部地域を除く値)
モルディブ共和国 Republic of Maldives		298	40.1万	モルディブ人	ディベヒ語	イスラム教
ジョージア Georgia		6万9,700	430万人	ジョージア系(83.8%)、アゼルバイジャン系(6.5%)、アルメニア系(5.7%)、ロシア系(1.5%)、オセチア系(0.9%)	公用語はジョージア語	主としてキリスト教(ジョージア正教)
アルメニア共和国 Republic of Armenia		2万9,800	300万	アルメニア系(97.9%)、ロシア系(0.5%)、アッシリア系(0.1%)、その他(1.5%)	公用語はアルメニア語	主としてキリスト教(東方諸教会系のアルメニア教会)

経済1				経済2			
1. 主要産業	2. GDP	3. 一人当たり GDP	4. 経済 (GDP)成長率 (実質)	5. 貿易額		6. 主要貿易品目	
				(1)輸出	(2)輸入	(1)輸出	(2)輸入
サービス業(GDPの約37%)、農業 (約26%)、工業(約31%)	98兆8357億キープ (約117億米ドル) (名目)	1,725ドル	7.56%	約34.2億ドル	約43.5億ドル	銅製品、電力、銅鉱石	電気機器、機械、燃料
農業	約568億ドル	1,113ドル	8.25%	約112億ドル	約137億ドル	天然ガス、豆類、衣類、 チーク・木材、米	機械部品、精油、製造 品、化学品
農業(GDPの30.5%)、工業(GDPの 27.1%)、サービス業(GDPの 42.4%)	約177億米ドル	1,140米ドル		107億米ドル	225億米ドル	衣類(50.3%)、印刷物 (37%)、履き物(3.9%)、 穀物(2.1%)、ゴム (1.3%)	織物(35%)、機械 (9%)、電気機械(5%)、 石油製品(4%)、車輛 (4%)
農業が主要な産業(多くは零細農 業。コメ、とうもろこし、イモ類、コナ ツツ等を栽培)。輸出用作物としては 特にコーヒーの栽培に力を注いでい る。石油・天然ガス(ティモール・ギャ ップ)の開発が貴重な国家財源とし て進められている。	1,552百万米ドル (資源収入含まず) 4,161百万米ドル (資源収入含む)		6.7% (資源収入 含まず)			コーヒー(注)天然ガス はパイプラインを通じオ ーストラリアから輸出さ れているため、統計上は 計上されていない。	鉱物性燃料、自動車及 び部品、電気機器、穀 物、機械類
農林業、貿易・卸売業、交通・通信 業	2兆1247億ルピー (約213.5億ドル) (名目)	74,985ルピー (約762ドル)	3.40%	853.2億ルピー (約8.58億 ドル)	7,746.8億ル ピー(約 77.87億ドル)	工業製品、既製服、カ ーペット、食品(豆、香辛 料等)等	石油製品、鉄鋼製品、 機械部品、金、輸送用 機械等
農業(米、麦他)、林業、電力	19.5億米ドル (名目)	2560.5米ドル	5.50%	531百万米 ドル	992百万米 ドル	電力、鉄、合金、セメント	軽油、ガソリン、金属製 品、米
農業、工業、鉱業、IT産業	2兆669億ドル (名目)	1,596ドル	7.60%	310,572百 万ドル	447,976百 万ドル	石油製品、宝石類、機 械機器、化学関連製 品、繊維	原油・石油製品、金、機 械製品
農業、繊維産業	約2,469億ドル (実質)	GN: 約1,398 ドル	4.20%	250.8億ドル	416.7億ドル	繊維製品、農産品、食 料品	石油製品、原油、機械 類、農業・化学品、食料 品、バーム油
衣料品・縫製品産業、農業	1,738億ドル (実質)	1,235ドル	6.55%	308億ドル	407億ドル	ニットウェア(46.8%)、 既製品(ニットを除く) (36.2%)、革製品 (3.7%)、ジュート製品 (2.8%)、冷凍魚介類 (2.1%)、ホーム・テキ スタイル(1.9%)石油製 品(0.2%)	綿花・綿製品 (14.4%)、鉱物・石油 製品(11.8%)、機械設 備(9.3%)、鉄鋼製品 (5.7%)、機械機器 (5.2%)、穀物類 (4.5%)、食用油 (4.3%)
農業(紅茶、ゴム、コナツ、米作)、 繊維業	749億米ドル	3,625米ドル	7.40%	111.3億米 ドル	194.1億米 ドル	工業製品(繊維・衣類製 品等)74.2%、農業製 品25.1%、鉱物0.5%	中間財(燃料・繊維関連 等)58.7%、資本財 21.4%、消費財(食料 品等)19.8%、その他 0.1%
漁業及び観光	3,061百万米ドル (名目)	7,635米ドル (名目)	6.50%	3,314百万米 ドル	2,735百万米 ドル	鮮魚、水産加工物	石油製品、食料品、建 設資材、輸送用機械、 機械
サービス業(GDPの約37%)、農業 (約26%)、工業(約31%)	98兆8357億キープ (約117億米ドル) (名目)	1,725ドル	7.56%	約34.2億ドル	約43.5億ドル	銅製品、電力、銅鉱石	電気機器、機械、燃料
農業、宝石加工(ダイヤモンド)、IT産 業	110.6億ドル	3,255.1米ドル	3.40%	13.45億ドル	29.68億ドル	食料加工品、アルコール ・ノンアルコール飲 料、硫黄・土類、鉄鉱 石、燃料	穀類、動物性・植物性 食用油脂、タバコ類、製 薬品、化粧品等日用品

国名 (英語名)	国旗	一般事情				
		1. 面積 (平方km)	2. 人口 (人)	4. 民族	5. 言語	6. 宗教
アゼルバイジャン共和国 Republic of Azerbaijan		8万6,600	950万	アゼルバイジャン系 (90.6%)、レズギ系 (2.2%)、ロシア系 (1.8%)、アルメニア系 (1.5%)	公用語はアゼルバイジャン語	主としてイスラム教シーア派
アルバニア共和国 Republic of Albania		約28,700	約289万	アルバニア人	アルバニア語	イスラム57%、ローマカトリック 10%、正教7%
カザフスタン共和国 Republic of Kazakhstan		272万4900	1,760万人	カザフ系(65.52%)、ロシア系 (21.47%)、ウズベク系 (3.04%)、ウクライナ系 (1.76%)、ウイグル系 (1.44%)、タタール系 (1.18%)、ドイツ系 (1.06%)、その他(4.53%)	カザフ語が国語。(ロシア語は公用語)	イスラム教(70.2%)、ロシア正教 (26.3%)、仏教(0.1%)、無宗教 (2.8%)、無回答(0.5%)
トルクメニスタン Turkmenistan		48万8,000	530万	トルクメン系(81%)、ウズベク系 (9%)、ロシア系 (3.5%)、カザフ系 (1.9%)、その他アゼルバイジャン系、 タタール系など	公用語はトルクメン語 ロシア語も広く通用。	主としてイスラム教スンニ派
ウズベキスタン共和国 Republic of Uzbekistan		44万7,400	2,940万	ウズベク系(78.4%)、ロシア系 (4.6%)、タジク系 (4.8%)、タタール系 (1.2%)	公用語はウズベク語 またロシア語も広く使用されている。	主としてイスラム教スンニ派
キルギス共和国 Kyrgyz Republic		19万8,500	590万	キルギス系(72.6%)、ウズベク系 (14.5%)、ロシア系 (6.4%)、ドゥンガン系 (1.1%)、タジク系 (0.9%)、ウイグル系 (0.9%) その他タタール系、 ウクライナ系など	キルギス語が国語。 (ロシア語は公用語)	主としてイスラム教スンニ派 (75%)、ロシア正教(20%)、その他 (5%)
タジキスタン共和国 Republic of Tajikistan		約14万3,100	840万	タジク系(84.3%)、ウズベク系 (12.2%)、キルギス系 (0.8%)、ロシア系 (0.5%)、その他(2.2%)	公用語はタジク語 ロシア語も広く使われている。	タジク人の中ではイスラム教スンニ派が最も優勢。バミール地方には シーア派の一派であるイスマール派の信者も多い。
ボスニア・ヘルツェゴビナ Bosnia and Herzegovina		5.1万	388.0万		ボスニア語、セルビア語、クロアチア語	イスラム教、セルビア正教、カトリック
ブルガリア共和国 Republic of Bulgaria		11.09万	723万	ブルガリア人(約85%)、トルコ系 (9%)、ロマ(推定約5%)等	ブルガリア語	大多数はブルガリア正教(ギリシャ正教等が属する東方教会の一派)。他に回教徒、少数のカトリック教徒、新教徒等
クロアチア共和国 Republic of Croatia		5万6,594	428.5万	クロアチア人(90.4%)、セルビア人 (4.4%)等	公用語はクロアチア語	カトリック、セルビア正教等
チェコ共和国 Czech Republic		78,866	1,054万	チェコ人95.5%、その他ウクライナ人、 スロバキア人等	チェコ語	カトリック10.3%、無信仰34.3%
エストニア共和国 Republic of Estonia		4.5万	約131万		エストニア語	プロテスタント(ルター派)、ロシア正教等
ハンガリー Hungary		約9.3万	約990万	ハンガリー人(86%)、ロマ人 (3.2%)、ドイツ人 (1.9%)等	ハンガリー語	カトリック約39%、カルヴァン派約12%

経済1				経済2			
1. 主要産業	2. GDP	3. 一人当たり GDP	4. 経済 (GDP)成長率 (実質)	5. 貿易額		6. 主要貿易品目	
				(1)輸出	(2)輸入	(1)輸出	(2)輸入
石油・天然ガス、石油製品、鉄鉱等	740.1億ドル	6,800.0ドル	2.80%	218.29億米 ドル	91.88億米 ドル	原油、石油製品、その他	設備・機械類、食料類、 車両・スベアパーツ類
農業、製造業、建設業	140億米ドル	GNI:4,460米 ドル	2.10%			繊維・靴、鉱物・燃料・ 電力、建設資材	機械類、食料品・飲料 品・タバコ、鉱物・燃料・ 電力
鉱業、農業、冶金・金属加工	2160.0億ドル	12,505.7ドル	4.30%	802.80億米 ドル	435.80億米 ドル	石油、石油製品、金属・ 金属製品、化学製品、 食料品	機械設備、化学製品、 食料品、金属・金属製 品、鉱物製品、繊維製 品
鉱業(天然ガス・石油など)、農業 (綿花)、牧畜	470.9億ドル	8,270.5ドル (暫定)	10.30%	197.82億 ドル	166.38億 ドル	天然ガス、石油、石油 製品、繊維、綿繊維	生産技術プラント、電気 機器、機械装置、原料・ 資材、消費財(非食料 品)、輸送機器
綿繊維産業、食品加工、機械製作、 金、石油、天然ガス	660.0億ドル (暫定)	2,129.5ドル (暫定)	6.8% (暫定)	141.1億米 ドル	139.6億米 ドル	石油・ガス・石油製品、 サービス、綿繊維、食料 品、鉄・非鉄金属	機械・設備、化学製品、 食料品、鉄・非鉄金属、 石油製品
農業・畜産業(GDPの約3割)、鉱業 (金採掘)	71.5億ドル	1,197.7ドル	1.90%	13.0億米ドル	36.8億米ドル	貴金属、鉱物製品、織 維製品、野菜・果物	鉱物製品、運輸関連製 品、機械設備、化学製 品
農業(綿花)、アルミニウム生産、水 力発電	92.4億ドル	1,113.2ドル (暫定)	6.7% (実質GDP)	9.77億米ドル	43.39億米 ドル	繊維・繊維製品(主に綿 花・綿花製品)、電力、 青果	石油製品、鉱物(主にア ルミナ、ボーキサイト)、 小麦・小麦粉、動植物 油、砂糖・菓子類
木材業、鉱業、繊維業	178億ドル	4,598ドル	1.2% (推計)	4,299百万 ユーロ	7,782百万 ユーロ	金属・同製品、鉱物・同 製品、機械類、化学製 品、木材・同製品	鉱物、機械類、食料品、 化学製品、金属製品
農業(穀物・酪農)、工業(化学・石 油化学、食品加工)	557億ドル	7,713ドル	1.70%	232.48億 ユーロ	264.1億 ユーロ	機械類、石油製品、鉱 物燃料、化学製品	原油・天然ガス、機械 類、運送設備
観光業、造船業、石油化学工業、食 品加工工業等	57.2(10億ドル)	13,020ドル	-0.40%			輸送機械(船舶)、化学 製品、繊維	石油製品、食品、繊維
機械工業(自動車を含む)、化学工 業、観光業	1,984.5億米ドル	18,871米ドル	-0.90%	1,738億ドル	1,521億ドル	自動車及び関連機器、 電気機器、産業用機械 類、科学製品	自動車及び関連機器、 電気機器、産業用機械 類、化学製品
主要産業は製造業、卸売・小売、不 動産、運輸、建設等。製造業は、主 に機械、木材、製紙、家具、食品、 金属、化学等が中心。エネルギー資 源関連では、オイルシェールを産 出、主として発電に利用している。IT 等のイノベーション産業の誘致・育成 を積極的に進めている。	205億ユーロ (名目)	15,580ユーロ (名目)	1.10%	116億ユーロ	131億ユーロ	機械・機械部品、木材・ 木材製品、家具等	機械・機械部品、輸送 用設備、繊維製品等
機械工業、化学・製薬工業、農業、 畜産業	1,348億ドル	13,965ドル	2.90%	938億ユーロ	861億ユーロ	道路走行車両、電気・ 電子機器、通信機器、 発電機器	電気・電子機器、通信 機器、道路走行車両、 石油・石油製品

国名 (英語名)	国旗	一般事情				
		1. 面積 (平方km)	2. 人口 (人)	4. 民族	5. 言語	6. 宗教
ラトビア共和国 Republic of Latvia		6.5万	215万		ラトビア語	プロテスタント(ルター派)、カトリック、ロシア正教
リトアニア共和国 Republic of Lithuania		6.5万	291.6万人		リトアニア語	主にカトリック
マケドニア 旧ユーゴスラビア共和国 Former Yugoslav Republic of Macedonia		2万5,713	211万		マケドニア語、アルバニア語	キリスト教(マケドニア正教)7割、イスラム教3割
モンテネグロ Montenegro		13,812	62万	モンテネグロ人(45%), セルビア人(29%), ボシュニャク(9%), アルバニア人(5%)等	モンテネグロ語(公用語), セルビア語等	キリスト教(正教), イスラム教等
ルーマニア Romania		約23.8万	約1,994万	ルーマニア人(83.5%), ハンガリー人(6.1%)など	ルーマニア語(公用語), ハンガリー語	ルーマニア正教, カトリック
ポーランド共和国 Republic of Poland		32.2万	約3,848万	ポーランド人	ポーランド語	カトリック(人口の約88%)
セルビア共和国 Republic of Serbia		77,474	712万	セルビア人(83%), ハンガリー人(4%)等	セルビア語(公用語), ハンガリー語等	セルビア正教(セルビア人), カトリック(ハンガリー人)等
スロバキア共和国 Slovak Republic		49,037	542.6万人	スロバキア人80.7%, ハンガリー人8.5%等	スロバキア語	ローマ・カトリック62%, プロテスタント(ルター派)6%等
スロベニア共和国 Republic of Slovenia		2万273	約206万5千		スロベニア語	カトリック 57.8%、イスラム教 2.4%、セルビア正教 2.3%、プロテスタント 0.8%、その他(含: 不明・無信仰)37.7%
ロシア連邦 Russian Federation		約1,707万	1億4,306万		ロシア語	ロシア正教, イスラム教, 仏教, ユダヤ教等。
ベラルーシ共和国 Republic of Belarus		20万7,600	約950万人	ベラルーシ人(83.7%), ロシア人(8.3%), ポーランド人(3.1%), ウクライナ人(1.7%)	公用語はベラルーシ語(東スラヴ諸語の一つでロシア語に近い), ロシア語	ロシア正教(84%), カトリック(7%), その他(3%), 無宗教(6%)
ウクライナ Ukraine		60万3,700	4,536万	ウクライナ人(77.8%), ロシア人(17.3%), ベラルーシ人(0.6%), モルドバ人、クリミア・タタール人、ユダヤ人等	ウクライナ語(国家語)、その他ロシア語等	ウクライナ正教及び東方カトリック教。その他、ローマ・カトリック教、イスラム教、ユダヤ教等。
モルドバ共和国 Republic of Moldova		3万3,843	約291万	モルドバ(ルーマニア系)人(78.4%), ウクライナ人(8.4%), ロシア人(5.8%), ガガウス(トルコ系)人(4.4%)等	公用語はモルドバ(ルーマニア)語。ロシア語も一般に通用。	キリスト教(正教)が優勢
エジプト・アラブ共和国 Republic of Poland		約100万	9,000万	主にアラブ人(その他, 少数のヌビア人, アルメニア人, ギリシャ人等)	アラビア語, 都市部では英語も通用	イスラム教, キリスト教(コプト教)
アフガニスタン・イスラム共和国 Islamic Republic of Afghanistan		652,225	2,860万	パシュトゥーン人, タジク人, ハザラ人, ウズベク人等	公用語であるダリー語、パシュトゥー語の他、ハザラ語、タジク語等	イスラム教(主にスンニー派のハナフィ学派であるが、ハザラ人はシーア派)

経済1				経済2			
1. 主要産業	2. GDP	3. 一人当たりGDP	4. 経済(GDP)成長率(実質)	5. 貿易額		6. 主要貿易品目	
				(1)輸出	(2)輸入	(1)輸出	(2)輸入
食品加工、木材、鉄鋼、電気・電子機器	320億ドル	15,729ドル	2.40%	136億ドル	167億ドル	一次産品、木材及び同加工品、石油・石油製品、泥炭、通信機器	一次産品、石油・ガス、薬品、自動車
石油精製業、食品加工業、木材加工・家具製造業、物流・倉庫業、販売小売業	464億ドル	15,694ドル	3.30%	約244億ユーロ	約265億ユーロ	石油製品、電気機器・機械類、車輛類、化学製品	原油・天然ガス、車輛類、電気機器・機械類、化学製品
農業(たばこ、ワイン、とうもろこし、米)、繊維、鉱業(鉄等)		5,371ドル	3.80%	4,934百万ドル	7,277百万ドル	繊維製品、食品・飲料・たばこ、燃料、化学製品	繊維製品、一般機械・輸送機器、食品・飲料・たばこ、燃料
観光業、製造業(アルミニウム、鉄鋼)、農業	43.7億米ドル	7,220米ドル	1.80%	3.8億ユーロ	17.7億ユーロ	非鉄金属、金属鉱石・金属くず、飲料、鉄鋼、木材・木材加工品	食料品、石油・石油精製品、電力、自動車、非鉄金属製品
金属(鉄鋼、アルミ)、工業(機械機器、繊維)、鉱業(石油)、農業(小麦、トウモロコシ)	約1,999.5億米ドル	10,034米ドル	2.90%	524億ユーロ	585億ユーロ	自動車・輸送機器、農産食料品・飲料水・タバコ、原材料	自動車・輸送機器、化学製品・関連製品、鉱物性燃料・潤滑油
食品、金属、自動車、電機電子機器、コークス・石油精製	約5,448億ドル	約14,331ドル	3.30%	1,857億ドル	1,887億ドル	機械機器類、輸送機械、食料品等	機械機器類、鉱物性燃料、ベース金属製品
サービス業(60.7%)、工業(30.3%)、農業(9.0%)	439億米ドル	5,820米ドル	-1.85%	約148億米ドル	約206億米ドル	鉄鋼、非鉄金属、電気製品、穀物、果物・野菜	石油、天然ガス、自動車、工業機械・機器、非鉄金属
自動車産業、電機産業	866億米ドル	15,992米ドル	3.60%	679億ユーロ	646億ユーロ	機械・電気機器、車両、卑金属	機械・電気機器、鉱物性生產品、車両
自動車等輸送機械、電気機器、医薬品、金属加工、観光	373億ユーロ	18,093ユーロ	3.00%	230.4億ユーロ	226.5億ユーロ	自動車等輸送機械、電気機械類、医薬品	自動車等輸送機械、鉄鋼、電気機械類
鉱業(石油、天然ガス、石炭、鉄鉱石、金、ダイヤモンド等)、鉄鋼業、機械工業、化学工業、繊維工業	54.6兆ルーブル		4.30%	5,220億ドル	3,232億ドル	石油、石油製品、天然ガス、鉄鋼、機械・設備	機械・設備、自動車、食料品、医薬品
加工業(22.4%)、商業(12.5%)、不動産業(9.3%)、建設業(8.3%)、交通・通信(7.7%)農林畜産業(6.7%)	620億ドル	6,583ドル	-3.56%	328億ドル	327億ドル	輸出 鉱物(石油製品など)(31.1%)、化学製品・ゴム(肥料、タイヤなど)(13.6%)、機械・設備・輸送機械(23.4%)、食料・農産品(14.6%)	輸入 鉱物(29.9%)、化学製品・ゴム(21.3%)、機械・輸送機械(13.8%)、食料・農産品(16.3%)
鉱工業(20.1%)、農林水産業(11.9%)、建設業(2.3%)、サービス業(65.7%)	1,318億ドル	GNI:3,560ドル	-9.90%	381億ドル	375億ドル	鉄鋼・鉄鋼製品(24.8%)、穀物(15.9%)、機械・機器(10.3%)、油脂(8.7%)	鉱物性燃料(29.0%)、機械・機器(16.7%)、プラスチック及びポリマー(7.1%)、自動車等輸送機器(4.3%)
製造業(14.1%)、農業(12.8%)、卸・小売業(13.8%)、運輸・通信(9.9%)	GNI:91億ドル	GNI:2,550ドル	5%	23.3億ドル	53.2億ドル	植物性生產品、加工食品(飲料含む)、繊維・繊維製品	鉱物製品、機械・設備、化学品
農業(GDPの15%)、製造業(16%)、石油・天然ガス(17%)、小売・卸売(11%)	2,866億ドル	3,341米ドル	2.20%	220.5億米ドル	608.4億米ドル	原油、原綿、衣料品等	燃料、中間財、原材料等
サービス産業(GDP寄与率51.3%)、農業(同24.3%)、鉱工業・製造業(同20.9%)	210億ドル		2.20%	5.71億ドル	77.29億ドル	じゅうたん、レーズン、ピスタチオ、甘草、羊毛、干しイチジク、アーモンド、羊皮等	石油、セメント、鉄棒、電化製品、小麦、機械類等

国名 (英語名)	国旗	一般事情				
		1. 面積 (平方km)	2. 人口 (人)	4. 民族	5. 言語	6. 宗教
イラン・イスラム共和国 Islamic Republic of Iran		1,648,195	7,850万	ペルシャ人(他にアゼリ系トルコ人, クルド人, アラブ人等)	ペルシャ語, トルコ語, クルド語等	イスラム教(主にシーア派), 他にキリスト教, ユダヤ教, ゾロアスター教等
イラク共和国 Republic of Iraq		約43.74万	約3,481万	アラブ人(シーア派約6割, スンニ派約2割), クルド人(約2割), トルクメン人, アッシリア人等	アラビア語, クルド語(共に公用語)他	イスラム教(スンニ派, シーア派), キリスト教他
トルコ共和国 Republic of Turkey		780,576	78,741,053	トルコ人(南東部を中心にクルド人, その他アルメニア人, ギリシャ人, ユダヤ人等)	トルコ語(公用語)	イスラム教(スンニ派, アレヴィー派)が大部分を占める。その他ギリシャ正教徒, アルメニア正教徒, ユダヤ教徒等。
シリア・アラブ共和国 Syrian Arab Republic		18.5万	2,240万	アラブ人(90.3%), クルド人, アルメニア人, その他(9.7%)	アラビア語	イスラム教 90%(スンニ派 74%, アラウィー派, ドルーズ派など 16%) キリスト教 10%
ヨルダン・ハシェミット王国 Hashemite Kingdom of Jordan		8.9万	645.9万		アラビア語(英語も通用)	イスラム教 93%, キリスト教等 7%
イスラエル国 State of Israel		2.2万(注1)	約834万	ユダヤ人(約75.0%), アラブ人その他(約25.0%)	ヘブライ語, アラビア語	ユダヤ教(75.1%), イスラム教(17.3%), キリスト教(1.9%), ドルーズ(1.6%)
サウジアラビア王国 Kingdom of Saudi Arabia		215万	3,089万人	アラブ人	アラビア語(公用語)	イスラム教
バーレーン王国 Kingdom of Bahrain		769.8	131.5万人、うちバーレーン人は、63.1万人(48%)	アラブ人	アラビア語	イスラム教
カタール国 State of Qatar		11,427	約226万	アラブ人	アラビア語	イスラム教
イエメン共和国 Republic of Yemen		55.5万	約2,618万	主としてアラブ人	アラビア語	イスラム教(スンニ派及びザイド派(シーア派の一派))
オマーン国 Sultanate of Oman		約30万9千500	415万		アラビア語(公用語)、英語も広く通用する	イスラム教 (イバード派が主流)
アラブ首長国連邦 United Arab Emirates		83,600	約945万	アラブ人	アラビア語	イスラム教
クウェート国 State of Kuwait		17,818	428万	アラブ人	アラビア語	イスラム教
レバノン共和国 Republic of Lebanon		10,452	約443万	アラブ人(95%)、アルメニア人(4%)、その他(1%)	アラビア語(仏語及び英語が通用)	キリスト教(マロン派、ギリシャ正教、ギリシャ・カトリック、ローマ・カトリック、アルメニア正教)、イスラム教(シーア派、スンニ派、ドルーズ派)等18宗派
パレスチナ自治政府 Palestinian Authority		約6,020	約1,210万	アラブ人	アラビア語	イスラム教(92%)、キリスト教(7%)、その他(1%)

(注 1) 数字はイスラエルが併合した東エルサレム及びゴラン高原を含むが、右併合は日本を含め国際的には承認されていない。

経済1				経済2			
1. 主要産業	2. GDP	3. 一人当たりGDP	4. 経済(GDP)成長率(実質)	5. 貿易額		6. 主要貿易品目	
				(1)輸出	(2)輸入	(1)輸出	(2)輸入
石油関連産業	4,027億ドル	5,165ドル	9.60%	980億3,300万ドル	534億1,000万ドル	原油、天然ガス、液化プロパン、その他ガス製品	鉄鋼、とうもろこし、精米、小麦
石油		6,420ドル		79,539百万ドル	50,412百万ドル	原油(政府歳入の84%)	
サービス業(57.4%)、工業(23.4%)、農業(7.6%)	7,199億ドル(名目)	9,261ドル	4.00%	1,439.3億ドル	2,072億ドル	自動車・部品(12.1%)、機械類(8.6%)、貴金属類(7.8%)、ニット衣類(6.2%)	鉱物性燃料(18.3%)、機械類(12.3%)、電気機器(8.5%)、自動車・部品(8.5%)
石油生産業、繊維業、食品加工業	737億ドル	3,289ドル	-2.30%	113億ドル	175億ドル	石油・石油製品、繊維製品、果物・野菜	金属・金属製品、機械類、自動車等の輸送機材、化学製品
製造業、運輸・通信業、金融業	319.7億米ドル	4,950米ドル	2.80%	79.3億ドル	194.4億ドル	衣料品、磷鉱石、カリ、化学肥料、医薬品	原油、自動車・車両、機械類、電気機器
鉱工業(情報通信、ハイテク、医療・光学機器、ダイヤモンド加工、化学製品、繊維等)、金融・サービス業	2,727億ドル	34,700ドル	3.30%	667億ドル	720億ドル	ダイヤモンド、医療精密機器、化学製品、電子部品等	機械類、輸送機器、燃料、化学品
石油(原油生産量1,030.0万B/D(2015年3月、石油鉱物資源省))、LPG、石油化学	約6,535億ドル	20,813ドル	3.40%	3,424億ドル	1,738億ドル	鉱物資源(原油等)、化学製品、石油製品	機械・電子機器、輸送機器(自動車等)、食料品、化学製品、金属製品
石油精製、石油化学、金融サービス、アルミニウム精錬、運輸・通信サービス等	約299億ドル	23,309ドル	4.50%	84.13億ドル	122.16億ドル	石油、鋼鉄製品、アルミニウム製品、石油化学製品、衣料品、食品	原油(精製用)、鋼鉄製品、自動車、電気製品、アルミ原料、食肉
原油、天然ガス	約2,101億ドル	約7万9千ドル	4.70%	1,270億ドル(FOB)	304億ドル(FOB)	LNG、石油、石油化学製品	自動車、飛行機部品、洋上設備
石油・天然ガス産業、農業、漁業		GNI: 1,370ドル	0.30%	76.39億ドル	98.92億ドル	石油、コーヒー豆、魚介類、天然ガス	食料品及び動物(食用)、機械類、化学製品
石油関連業、農漁業、観光業	771億ドル	21,456ドル	4.80%	52,138百万ドル	28,636百万ドル	石油、LNG、ライム、小麦粉、デーツ	機械機器、食料品
石油・天然ガス、建設、サービス	4,016億ドル	42,522ドル	3%	3,600億ドル	2,620億ドル	原油、天然ガス、原油製品、再輸出品(金、電化製品等)	自動車、機械、電化製品
石油 原油確認埋蔵量 1,015億バレル、世界第7位 可採年数 89年	約1,726億ドル	約43,200ドル	1.20%	1,008億ドル	310億ドル	石油、石油製品、肥料	食料品、建設資材、車両及び部品、衣類
金融業、観光業、食品加工業等	429.5億ドル	9,190ドル	1.00%	45億ドル	213億ドル	真珠、卑金属、機械	鉱物、化学製品、貴金属
農・漁業(3.8%)、工業(14.5%)、建設業(7.2%)、小売業・貿易(17.3%)、金融・仲介(3.7%)、公共・防衛(13.0%)、サービス業(20.6%)、運輸・通信業(1.6%)、(2014年GDPに占める割合、PCBS)	約127億ドル	約2,801ドル	-0.40%	約23億ドル	約78億ドル	セメント、石灰岩、オーブなど	石油・石油製品、穀物、非金属鉱物製品など

一帯一路関係国情報 詳細



中華人民共和国

People's Republic of China

一般事情

1. 面積 約960万平方キロメートル(日本の約26倍)
2. 人口 約13億人
3. 首都 北京
4. 民族 漢民族(総人口の92%)及び55の少数民族
5. 言語 漢語(中国語)
6. 宗教 仏教・イスラム教・キリスト教など



7. 略史

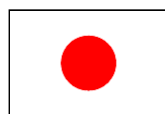
年月	略史
1911年	辛亥革命がおこる
1912年	中華民国成立, 清朝崩壊
1921年	中国共産党創立
1949年10月1日	中華人民共和国成立

政治体制・内政

1. 政体 人民民主共和制
2. 国家主席 習近平
3. 政府
 - (1) 首相 李克強(國務院総理)
 - (2) 副首相兼外相 王毅(外交部長)

経済

1. 主要産業 繊維, 食品, 化学原料, 機械, 非金属鉱物
2. GDP 約51兆9,322億元(2012年)(中国国家統計局)(約8兆2,502億ドル)(2012年)(IMF推定値)
3. 一人当たりGDP 約35,181元(2011年)(中国国家統計局)約5,417ドル(2011年)(IMF)
4. 経済成長率(実質) 7.8%(2012年)(中国国家統計局)
5. 貿易額(2012年)(中国海関総署)
 - (1) 輸出 2兆489億ドル
 - (2) 輸入 1兆8,178億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 自動情報処理機械類, 衣類, 携帯電話類
 - (2) 輸入 原油, 鉄鉱等, 自動車類
7. 通貨 人民元



日本

Japan

一般事情

1. 面積 377,972平方キロメートル
2. 人口 1億2696万人(2016年6月現在)
3. 首都 東京
4. 民族 日本民族
5. 言語 日本語
6. 宗教 神道、仏教等



政治体制・内政

- | | |
|------------|----------|
| 1. 政体 | 立憲君主制 |
| 2. 元首 | 今上天皇明仁殿下 |
| 3. 政府 | |
| (1) 内閣総理大臣 | 安倍晋三 |
| (2) 外務大臣 | 岸田文雄 |

経済

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. 主要産業 | 製造業、IT産業、エネルギー産業 |
| 2. GDP(名目)(2015年度内閣府) | 500.4兆円 |
| 3. 一人当たりGDP(名目)(2014年度総務省) | 3,853千円 |
| 4. 経済成長率(実質)(2015年度内閣府) | 0.80% |
| 5. 貿易額(2015年財務省) | |
| (1) 輸出 | 75兆6,139億円 |
| (2) 輸入 | 78兆4,055億円 |
| 6. 主要貿易品目(2015年 財務省) | |
| (1) 輸出 | 自動車、半導体等電子部品、鉄鋼、自動車部品、原動機、プラスチック、科学光学機器、有機化合物、電気回路等機器、電気計測機器 |
| (2) 輸入 | 原粗油、液化天然ガス、衣類・同付属品、半導体等電子部品、通信機、医薬品、石炭、電算機類(含周辺機器)、石油製品、非鉄金属 |
| 7. 通貨 | 円 |



大韓民国

Republic of Korea

一般事情

1. 面積 約10万平方キロメートル(朝鮮半島全体の45%, 日本の約4分の1)
2. 人口 約5,150万人(2015年12月現在)
3. 首都 ソウル
4. 民族 韓民族
5. 言語 韓国語
6. 宗教 宗教人口比率53.1%
(うち仏教:42.9%, プロテスタント:34.5%, カトリック:20.6%, その他:2.0%)



7. 略史

3世紀終わり頃に氏族国家成立
三国時代(高句麗, 百済, 新羅)(4世紀頃～668年)
統一新羅(676年～935年)
高麗(918年～1392年)
朝鮮(1392年～1910年)
日本による統治(1910年～1945年)を経て, 第二次大戦後, 北緯38度以南は米軍支配下に置かれる。
1948年大韓民国成立。同年, 朝鮮半島北部に北朝鮮(朝鮮民主主義人民共和国)が成立。

政治体制・内政

1. 政体 民主共和国
2. 元首 朴槿恵(パク・クネ)大統領
3. 政府
(1) 国務総理 黄教安

経済

1. 主要産業 電気・電子機器, 自動車, 鉄鋼, 石油化学, 造船
2. GDP(名目) 1兆4,170億ドル(2014年)
3. 一人当たりGNI 27,090ドル
4. 経済成長率(実質) 2.60%
5. 貿易額(2015年)
 - (1) 輸出 5,272億ドル
 - (2) 輸入 4,368億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 集積回路等, 石油製品, 乗用車, 電話用機器・部品, 液晶デバイス等
 - (2) 輸入 原油, 石油ガス等, 集積回路等, 石油製品, 石炭・固形燃料
7. 通貨 ウォン



ベトナム社会主義共和国

Socialist Republic of Viet Nam

一般事情

1. 面積 32万9,241平方キロメートル
2. 人口 約9,340万人(2015年時点、国連人口基金推計)
3. 首都 ハノイ
4. 民族 キン族(越人)約86%、他に53の少数民族
5. 言語 ベトナム語
6. 宗教 仏教、カトリック、カオダイ教他
7. 略史



年月	略史
紀元前207年	南越国の成立
紀元前111年	前漢、ベトナム北部に交趾郡を置く
938年	呉権(ゴークエン)、白藤江で南漢軍を破る(中国からの独立)
1009年	李王朝の成立
1010年	首都をタンロン(現在のハノイ)に定める
16世紀	ホイアンの日本人町が栄える
1884年	ベトナムがフランスの保護国となる
1930年2月	ベトナム共産党結成
1940年9月	日本軍の北部仏印進駐(1941年南部仏印進駐)
1945年9月2日	ベトナム共産党ホーチミン主席、「ベトナム民主共和国」独立宣言
1946年12月	インドシナ戦争
1954年5月	ディエンビエンフーの戦い
1954年7月	ジュネーブ休戦協定、17度線を暫定軍事境界線として南北分離
1965年2月	アメリカ軍による北爆開始
1973年1月	パリ和平協定、アメリカ軍の撤退
1973年9月21日	日本と外交関係樹立
1976年7月	南北統一、国名をベトナム社会主義共和国に改称
1979年2月	中越戦争
1986年	第6回党大会においてドイモイ(刷新)政策が打ち出される
1991年10月	カンボジア和平パリ協定
1992年11月	日本の対越援助再開
1995年7月	アメリカとの国交正常化
1995年7月	ASEAN正式加盟
1998年11月	APEC正式参加
2007年1月	WTO正式加盟
2007年10月	国連安保理非常任理事国(2008年～2009年)に初選出
2010年	ASEAN 議長国

政治体制・内政

1. 政体 社会主義共和国
2. 国家主席 チャン・ダイ・クアン国家主席
3. 政府
 - (1) 首相 グエン・スアン・フック
 - (2) 副首相兼外相 ファム・ビン・ミン

経済

1. 主要産業 農林水産業、鉱業、軽工業
2. GDP 約1,988億米ドル(2015年、IMF推計)
3. 一人当たりGDP 2,171米ドル(2015年、IMF推計)
4. 経済成長率 6.68%(2015年、越統計総局)
5. 貿易額(2015年、越税関総局)
 - (1) 輸出 1,621.1億ドル(対前年比 7.9%増)
 - (2) 輸入 1,656.5億ドル(対前年比 12.0%増)
6. 主要貿易品目(2015年、越税関総局)
 - (1) 輸出 携帯電話・同部品、縫製品、PC・電子機器・同部品、履物、機械設備・同部品等
 - (2) 輸入 機械設備・同部品、PC・電子機器・同部品、携帯電話・同部品、布地、鉄鋼等
7. 通貨 ドン(Dong)



モンゴル国

Mongolia

一般事情

1. 面積 156万4,100平方キロメートル(日本の約4倍)
2. 人口 299万5,900人(2014年, モンゴル国家統計委員会(以下「NSO」))
3. 首都 ウランバートル(人口136万3,000人)(2014年, NSO)
4. 民族 モンゴル人(全体の95%)及びカザフ人等
5. 言語 モンゴル語(国家公用語), カザフ語
6. 宗教 チベット仏教等(社会主義時代は衰退していたが民主化(1990年)以降に復活。1992年2月の新憲法は信教の自由を保障。)



7. 略史

年月	略史
1911年	辛亥革命, 中国(清朝)より分離, 自治政府を樹立
1919年	自治を撤廃し中国軍閥の支配下に入る
1921年7月	活仏を元首とする君主制人民政府成立, 独立を宣言(人民革命)
1924年11月	活仏の死去に伴い人民共和国を宣言
1961年	国連加盟
1972年2月	日本とモンゴル外交関係樹立
1990年3月	複数政党制を導入, 社会主義を事実上放棄
1992年2月	モンゴル国憲法施行(国名を「モンゴル国」に変更)

政治体制・内政

1. 政体 共和制(大統領制と議院内閣制の併用)
2. 元首 ツアヒヤール・エルベグドルジ大統領(2013年7月再任)
3. 政府
 - (1) 首相 チメド・サイハンビレグ(2014年11月21日就任)
 - (2) 外務大臣 ルンデグ・ブレブスレン(2014年12月9日就任)

経済

1. 主要産業 鉱業, 牧畜業, 流通業, 軽工業
2. GDP 12,015.9百万米ドル(2014年, 世界銀行)
3. 一人当たりGDP 4,320米ドル(2014年, 世界銀行)
4. 経済成長率 7.8%(2014年, NSO)
5. 貿易総額 11,011百万米ドル(収支: +約537.7百万米ドル)(2014年, NSO)
 - (1) 輸出 約5,774.3百万米ドル
 - (2) 輸入 約5,236.7百万米ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 輸出 鉱物資源(石炭, 銅精鉱, 螢石など), 原油, 牧畜産品(カシミア, 皮革)
 - (2) 輸入 輸入 石油燃料, 自動車, 機械設備類, 日用雑貨, 医薬品
7. 通貨 トグログ(MNT)



インドネシア共和国

Republic of Indonesia

一般事情

- 面積** 約189万平方キロメートル(日本の約5倍)
- 人口** 約2.55億人(2015年, インドネシア政府統計)
- 首都** ジャカルタ(人口1,017万人:2015年, インドネシア政府統計)
- 民族** 大半がマレー系(ジャワ, スンダ等約300種族)
- 言語** インドネシア語
- 宗教** イスラム教 88.1%, キリスト教 9.3% (プロテスタント 6.1%, カトリック 3.2%), ヒンズー教 1.8%, 仏教 0.6%, 儒教 0.1%, その他 0.1% (2010年, 宗教省統計)



7. 略史

年月	略史
7世紀後半～	スマトラに仏教国スリウィジャヤ王国が勃興。
8世紀	中部ジャワに、仏教国シャイレンドラ王朝が興り、ボロブドゥール等の有名な仏跡を残す。
13世紀	イスラム文化・イスラム教の渡来。北スマトラのアチェ地方に最初のイスラム小王国が現れる。ジャワにマジャパイト王国が勃興し、ジャワ以外にも勢力を伸長。
1596年	オランダの商船隊、西部ジャワのバンテン港に渡来。
1602年	オランダ、ジャワに東インド会社を設立。
1799年	オランダ、東インド会社を解散、インドネシアを直接統治下におく。
1942年	日本軍による占領(～1945年)。
1945年	8月17日、スカルノ及びハッタがインドネシアの独立を宣言。スカルノが初代大統領に選出。オランダとの間で独立戦争(～1949年)。
1949年	ハーグ協定によりオランダがインドネシアの独立を承認。
1955年	バンドンで「アジア・アフリカ会議」開催。
1965年	軍部と共産党との緊張の高まりを背景に「9月30日事件」が発生。翌1966年3月11日、スカルノ大統領は権限をスハルトに一部委譲。
1968年	スハルト大統領就任(第2代大統領)。
1998年	アジア通貨危機をきっかけに、ジャカルタを中心に全国で暴動が発生。民主化運動も拡大し、スハルト大統領は辞任。ハビビ大統領就任(第3代大統領)。
1999年	住民投票により東ティモールの独立が決定。ワヒッド大統領就任(第4代大統領)。
2001年	メガワティ大統領就任(第5代大統領)。
2004年	国民による初の直接投票によりユドヨノが大統領に選出。ユドヨノ大統領就任(第6代大統領)。
2005年	ヘルシンキ和平合意(独立アチェ運動(GAM)との和平成立)。
2009年	ユドヨノ大統領再任。
2014年	ジョコ・ウィドド大統領就任(第7代大統領)。

政治体制・内政

- 政体** 大統領制, 共和制
- 元首** ジョコ・ウィドド大統領(2014年10月20日就任, 任期5年)

経済

- 主要産業** 製造業(23.71%): 輸送機器(二輪車など), 飲食品など
農林水産業(14.33%): パーム油, ゴム, 米, ココア, キャッサバ, コーヒー豆など
商業・ホテル・飲食業(14.60%)
鉱業(10.49%): LNG, 石炭, ニッケル, 錫, 石油など
建設(10.05%)
運輸・通信(7.39%)
金融・不動産・企業サービス(7.65%)
サービス(10.98%)
(カッコ内は2014年における名目GDP構成比)(インドネシア政府統計)
- 名目GDP** 2014年: 8,885(億ドル) (世銀統計)
- 一人当たりGDP** 2015年: 3,377.1(ドル) (インドネシア政府統計)
- 経済成長率(実質)** 2015年: 4.8% (インドネシア政府統計)
- 貿易総額(2015年)**
 - 輸出 1,502.8(億ドル)
 - 輸入 1,426.9(億ドル) (インドネシア政府統計)
- 主要貿易品目(2015年, インドネシア政府統計)**
 - 輸出 動物・植物油(12.4%), 石油・ガス(12.4%), 電子機器・録音機・TV等(5.7%)
 - 輸入 石油・ガス(17.2%), 原子炉, ボイラー及び機械類(15.%), 鉄鋼(4.3%)
- 通貨** ルピア(Rupiah)



マレーシア

Malaysia

一般事情

1. 面積 約33万平方キロメートル(日本の約0.9倍)
2. 人口 2,995万人(2013年マレーシア統計局)
3. 首都 クアラルンプール
4. 民族 マレー系(約67%)、中国系(約25%)、インド系(約7%) (注: マレー系には中国系及びインド系を除く他民族を含む)
5. 言語 マレー語(国語)、中国語、タミール語、英語
6. 宗教 イスラム教(連邦の宗教)(61%)、仏教(20%)、儒教・道教(1.0%)、ヒンドゥー教(6.0%)、キリスト教(9.0%)、その他



7. 略史

年月	略史
15世紀初め	マラッカ王国成立
16世紀～17世紀	ポルトガル、オランダ東インド会社によるマラッカ支配
1824年	英蘭協約によりマレー半島及びボルネオ島西北部が英国の勢力範囲下となる。イギリスによる植民地支配。
1942年～1945年	日本軍による占領
1948年	英領マラヤ連邦形成
1957年	マラヤ連邦独立
1963年	マレーシア成立(シンガポール、サバ、サラワクを加える)
1965年	シンガポールが分離、独立。

政治体制・内政

1. 政体 立憲君主制(議会制民主主義)
2. 国家主席 アブドゥル・ハリム・ムアザム・シャー第14代国王(2011年12月就任、任期5年、統治者会議で互選。ケダ州スルタン)
3. 政府
 - (1) 首相 ナジブ・ラザク(2009年4月就任)
 - (2) 外相 アニファ・アマン(2009年4月就任)

経済

1. 主要産業 製造業(電気機器)、農林業(天然ゴム、パーム油、木材)及び鉱業(錫、原油、LNG)
2. 名目GDP 9,867(億リンギット)(2013年)
3. 一人当たりGDP 10,548(ドル)(2013年)
4. 経済成長率 4.7%(2013年)
5. 貿易総額(2014年)
 - (1) 輸出 7,661.3(億リンギット)
 - (2) 輸入 6,829.9(億リンギット)
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 電気製品、パーム油、化学製品、原油・石油製品、LNG、機械・器具製品、金属製品、科学光学設備、ゴム製品等
 - (2) 輸入 電気製品、製造機器、化学製品、輸送機器、金属製品、原油・石油製品、鉄鋼製品、科学光学設備、食料品等
7. 通貨 リンギット(Ringgit)



フィリピン共和国

Republic of the Philippines

一般事情

1. 面積 299,404平方キロメートル(日本の約8割)。7,109の島々がある。
2. 人口 約1億98万人(2015年フィリピン国勢調査)
3. 首都 マニラ(首都圏人口約1,288万人)(2015年フィリピン国勢調査)
4. 民族 マレー系が主体。ほかに中国系、スペイン系及びこれらとの混血並びに少数民族がいる。
5. 言語 国語はフィリピン語、公用語はフィリピン語及び英語。80前後の言語がある。
6. 宗教 ASEAN唯一のキリスト教国。国民の83%がカトリック、その他のキリスト教が10%。
イスラム教は5%(ミンダナオではイスラム教徒が人口の2割以上)。



7. 略史

年月	略史
14～15世紀	イスラム教が伝わり、フィリピンで初のイスラム王国であるスールー王国誕生
1521年	マゼランのフィリピン到着
1571年	スペインの統治開始
1898年	米西戦争。6月12日、アギナルド将軍が独立を宣言 12月10日、米西パリ講和条約調印。米の統治開始。
1935年	独立準備政府(コモンウェルス)発足
1942年	日本軍政開始
1946年	7月4日、フィリピン共和国独立
1965年	マルコス大統領就任
1972年	戒厳令布告
1986年	2月革命によりコラソン・アキノ大統領就任、マルコス大統領亡命
1992年	ラモス大統領就任
1998年	エストラダ大統領就任
2001年	アロヨ大統領就任
2010年	ベニグノ・アキノ3世大統領就任

政治体制・内政

1. 政体 立憲共和制
2. 国家主席 ベニグノ・アキノ 3世大統領
3. 政府
 - (1) 副大統領 ジェジョマール・ビナイ
 - (2) 外務大臣 ホセ・レネ・アルメンダラス

経済

1. 主要産業 農林水産業(全就業人口の約27%が従事)(2016年1月)
近年、コールセンター事業等のビジネス・プロセス・アウトソーシング(BPO)産業を含めたサービス業が大きく成長(全就業人口の約56%が従事)(2016年1月)
2. GDP 2,920(億米ドル)(2015年、IMF)
3. 一人当たりGDP 2,858(米ドル)(2015年、IMF)
4. 経済成長率 5.8%(2015年、フィリピン国家統計局)
5. 貿易額(2015年、FOBベース。フィリピン国家統計局)
 - (1) 輸出 586.5(億米ドル)
 - (2) 輸入 666.9(億米ドル)
6. 主要貿易品目(2014年、フィリピン国家統計局)
 - (1) 輸出 電子・電気機器(半導体が大半を占める)、輸送用機器等
 - (2) 輸入 原料・中間財(化学製品等の半加工品が大部分)、資本財(通信機器、電子機器等が大部分)、燃料(原油等)、消費財
7. 通貨 フィリピン・ペソ(Philippine peso)



シンガポール共和国

Republic of Singapore

一般事情

1. 面積 約716平方キロメートル(東京23区と同程度)
2. 人口 約547万人(うちシンガポール人・永住者は387万人)(2013年9月)
3. 首都
4. 民族 中華系74%、マレー系13%、インド系9%、その他3%
5. 言語 国語はマレー語。公用語として英語、中国語、マレー語、タミール語。
6. 宗教 仏教、イスラム教、キリスト教、道教、ヒンズー教



7. 略史

年	略史
1400年頃	現在のシンガポール領域にマラッカ王国建国。
1511年	マラッカがポルトガルに占領され、マラッカ王国が滅亡。マラッカ王国の王はマレー半島のジョホールに移り、ジョホール王国を建国。それに伴い、ジョホール王国によって現在のシンガポール領域が支配される。
1819年	英国人トーマス・ラッフルズが上陸。ジョホール王国より許可を受け商館建設。
1824年	正式に英国の植民地となる。
1832年	英国の海峡植民地の首都に定められる。
(1942年～1945年)	(日本軍による占領)
1959年	英国より自治権を獲得、シンガポール自治州となる。
1963年	マレーシア成立に伴い、その一州として参加。
1965年	マレーシアより分離、シンガポール共和国として独立。

政治体制・内政

1. 政体 立憲共和制(1965年8月9日成立)(英連邦加盟)
2. 元首 トニー・タン大統領(2011年9月、第7代大統領として就任。)
3. 政府
 - (1) 首相 リー・シェンロン(人民行動党[PAP])
 - (2) 外相 ビビアン・バラクリシュナン(人民行動党[PAP])

経済

1. 主要産業 製造業(エレクトロニクス、化学関連、バイオメディカル、輸送機械、精密器械)、商業、ビジネスサービス、運輸・通信業、金融サービス業
2. 名目GDP 307,860(百万USDドル)(2014年、シンガポール統計局)
3. 一人当たりGDP 56,284(USDドル)(2014年、シンガポール統計局)
4. 実質GDP成長率% 2.9%(2014年、シンガポール統計局)
5. 貿易額(2014年、シンガポール統計局)
 - (1) 輸出 409,536(百万USDドル)
 - (2) 輸入 366,016(百万USDドル)
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 機械・輸送機器、鉱物性燃料、化学製品
 - (2) 輸入 機械・輸送機器、鉱物性燃料、原料別製品
7. 通貨 シンガポール・ドル(Sドル)

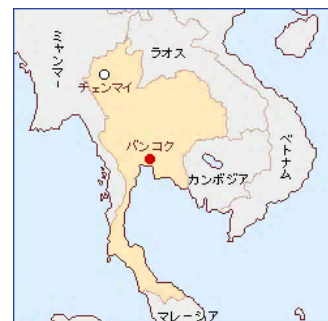


タイ王国

Kingdom of Thailand

一般事情

1. 面積 51万4,000平方キロメートル(日本の約1.4倍)
2. 人口 6,593万人(2010年)(タイ国勢調査)
3. 首都 バンコク
4. 民族 大多数がタイ族。その他 華人, マレー族等
5. 言語 タイ語
6. 宗教 仏教 94%, イスラム教 5%



7. 略史

タイ王国の基礎は13世紀のスコータイ王朝より築かれ、その後アユタヤ王朝(14~18世紀)、トンブリー王朝(1767~1782)を経て、現在のチャックリー王朝(1782~)に至る。1932年立憲革命。

政治体制・内政

1. 政体 立憲君主制
2. 元首 プミポン・アドゥンヤデート国王(ラーマ9世王)(1946年6月即位)
3. 政府
 - (1) 首相 プラユット・ジャンオーチャー(Mr. Prayuth Chan-o-cha)
 - (2) 外相 ドーン・ボラマットウィナイ(Mr. Don Pramudwinai)

経済

1. 主要産業 農業は就業者の約40%弱を占めるが、GDPでは12%にとどまる。一方、製造業の就業者は約15%だが、GDPの約34%、輸出額の90%弱を占める。
2. GDP 3,952億ドル(名目, 2015年, 国家経済社会開発庁(NESDB))
3. 一人当たりGDP 5,878ドル(2015年, NESDB)
4. 経済成長率 2.8%(2015年, NESDB)
5. 貿易額(2015年, NESDB)
 - (1) 輸出 2,121億ドル
 - (2) 輸入 1,775億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 コンピューター・同部品, 自動車・同部品, 機械器具, 農作物, 食料加工品
 - (2) 輸入 機械器具, 原油, 電子部品
7. 通貨 バーツ(Baht)



ブルネイ・ダルサラーム国

Brunei Darussalam

一般事情

- 面積** 5,765 平方キロメートル(三重県とほぼ同じ)
- 人口** 41.2 万人(2014 年)
(外国人在留者含む, 出典:「Brunei Darussalam Key Indicators 2014 Release 2: Annual」, (ブルネイ政府首相府経済企画開発局(以下 JPKE))
- 首都** バンダルスリブガワン
- 民族** マレー系 66%, 中華系 10%, その他 24%(2014 年, 出典:「Brunei Darussalam Key Indicators 2014 Release 2: Annual」, JPKE を基に算出。)
- 言語** 憲法で公用語はマレー語と定められている。
英語は広く通用し, 華人の間では中国語もある程度用いられている。
- 宗教** イスラム教(国教)(78.8%), 仏教(8.7%), キリスト教(7.8%), その他(4.7%)



7. 略史

年月	略史
14世紀末	アラク・ベタール王がイスラム教に改宗して初代スルタン・モハマッドとなる。
16世紀	・マゼラン艦隊, ブルネイ湾に入港。 ・第5代スルタン・ボルキアの統治下, サバ州, サラワク州及びフィリピン南部を統治, ブルネイ王国の最盛期。
1888年	英国と保護協定を結び, 外交を英国が担当。
1906年	内政を含め英国の保護領となる。
1959年	内政の自治を回復。
1962年	アザハリの反乱(ブルネイ人民党のメンバーによる, スルタン制及びブルネイのマレーシア連邦参加に対する反乱)。 非常事態宣言を發布(現在に至る)。
1984年	英国から完全独立(1月1日)。

政治体制・内政

- 政体** 立憲君主制
- 元首** ハサナル・ボルキア国王(第29代スルタン)
- 政府**
 - (1) 首相 ハサナル・ボルキア国王が兼任
 - (2) 外務貿易相 ハサナル・ボルキア国王が兼任

経済

- 主要産業** 石油・天然ガス(産出量: 石油(12.6万バレル/日), 天然ガス(23.1万バレル・オイル・エクイバラント/日))(2014年)(出典:「Brunei Darussalam Key Indicators 2014 Release 2: Annual」, JPKE)
- 名目GDP** 167億米ドル(2014年)(出典:「Brunei Darussalam Key Indicators 2014 Release 2: Annual」, JPKEを基に算出。)
- 一人当たりGDP** 40,472米ドル(2014年)
(注) GDPの6割以上を占める石油, 天然ガス部門の動向に大きく左右される。
(出典:「Brunei Darussalam Key Indicators 2014 Release 2: Annual」, JPKEを基に算出。)
- 実質GDP成長率** -2.3%(2013年)
(出典:「Brunei Darussalam Key Indicators 2013 Release 2: Annual」及び「Brunei Darussalam Key Indicators 2014 Release 2: Annual」, JPKE)
- 貿易額(2013年)**
 - (1) 輸出 134億ブルネイ・ドル
 - (2) 輸入 46億ブルネイ・ドル
(出典:「Brunei Darussalam Statistical Yearbook 2014」, JPKE)
- 主要貿易品目(2014年)**
 - (1) 輸出 石油(41.7%), 天然ガス(50.9%), その他(7.5%)
 - (2) 輸入 機械・輸送機器(38.5%), 工業製品(15%), 食料品(13.5%), 雑工業品(11%), 鉱物燃料及び関連品(10.2%), 化学製品(8.4%), その他(3.4%)
(出典:「Brunei Darussalam Statistical Yearbook 2014」, JPKE)
- 通貨** ブルネイ・ドル



ラオス人民民主共和国

Lao People's Democratic Republic

一般事情

1. 面積 24万平方キロメートル
2. 人口 約649万人(2015年, ラオス統計局)
3. 首都 ビエンチャン
4. 民族 ラオ族(全人口の約半数以上)を含む計49民族
5. 言語 ラオス語
6. 宗教 仏教



7. 略史

1353年, ランサーン王国として統一。1899年フランスのインドシナ連邦に編入される。1949年仏連合の枠内での独立。1953年10月22日仏・ラオス条約により完全独立。その後内戦が繰返されたが、1973年2月「ラオスにおける平和の回復及び民族和解に関する協定」が成立。インドシナ情勢急変に伴って、1975年12月, ラオス人民民主共和国成立。

政治体制・内政

1. 政体 人民民主共和制
2. 元首 ブンニャン・ヴォーラチット国家主席(ラオス人民革命党書記長)
3. 政府
 - (1) 首相 トンルン・シーシリット(党政治局員)
 - (2) 外相 サルムサイ・コンマシット

経済

1. 産業 サービス業(GDPの約37%), 農業(約26%), 工業(約31%)。(2012年, ラオス統計局)
2. GDP(名目) 98兆8357億キープ(約117億米ドル)(2014年, ラオス中央銀行)
3. 一人当たりGDP 1,725ドル(2014年, ラオス統計局)
4. GDP成長率 1,725ドル(2014年, ラオス統計局)
5. 貿易額(2014/5年, ラオス商工業省)
 - (1) 輸出 約34.2億ドル
 - (2) 輸入 約43.5億ドル
6. 主要貿易品目(2014/5年ラオス商工業省)
 - (1) 輸出 銅製品, 電力, 銅鉱石
 - (2) 輸入 電気機器, 機械, 燃料
7. 通貨 キープ(Kip)



ミャンマー連邦共和国

Republic of the Union of Myanmar

一般事情

1. 面積 68万平方キロメートル(日本の約1.8倍)
2. 人口 5,141万人(2014年9月(ミャンマー入国管理・人口省発表))
3. 首都 ネーピードー
4. 民族 ビルマ族(約70%), その他多くの少数民族
5. 言語 ミャンマー語
6. 宗教 仏教(90%), キリシト教, 回教等



7. 略史

諸部族割拠時代を経て11世紀半ば頃に最初のビルマ族による統一王朝(パガン王朝, 1044年~1287年)が成立。その後タウングー王朝, コンバウン王朝等を経て, 1886年に英領インドに編入され, 1948年1月4日に独立。

政治体制・内政

1. 政体 大統領制, 共和制
2. 元首 ティン・チョウ大統領(2016年3月30日就任・任期5年)
3. 政府
 - (1) 副大統領 ミン・スエ
 - (2) 副大統領 ヘンリー・ヴァン・ティオ
 - 国家最高顧問, 外相 アウン・サン・スー・チー

経済

1. 主要産業 農業
2. 名目GDP 約568億ドル(2013/14年度, IMF推計)
3. 一人当たりGDP 1,113ドル(2013/14年度, IMF推計)
4. 経済成長率 8.25%(2013/14年度, IMF推計)
5. 貿易額(ミャンマー中央統計局(2013/14年度))
 - (1) 輸出 約112億ドル
 - (2) 輸入 約137億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 天然ガス, 豆類, 衣類, チーク・木材, 米
 - (2) 輸入 機械部品, 精油, 製造品, 化学品
7. 通貨 チャット(Kyat)



カンボジア王国

Kingdom of Cambodia

一般事情

1. 面積 18.1万平方キロメートル(日本の約2分の1弱)
2. 人口 14.7百万人(2013年政府統計)
3. 首都 プノンペン
4. 民族 カンボジア人(クメール人)が90%とされている。
5. 言語 カンボジア語
6. 宗教 仏教(一部少数民族はイスラム教)



7. 略史

年月	略史
9～13世紀	現在のアンコール遺跡地方を拠点にインドシナ半島の大部分を支配。
14世紀以降	タイさらにベトナムの攻撃により衰退。
1884年	フランス保護領カンボジア王国。
1953年	カンボジア王国としてフランスから独立。
1970年	ロン・ノルら反中親米派、クーデターによりシハヌーク政権打倒。王制を廃しクメール共和国樹立。親中共産勢カクメール・ルージュ(KR)との間で内戦。
1975年	KRが内戦に勝利し、民主カンボジア(ボル・ポト)政権を樹立。同政権下で大量の自国民虐殺。
1979年	ベトナム軍進攻でKR敗走、親ベトナムのプノンペン(ヘン・サムリン)政権擁立。以降、プノンペン政権とタイ国境地帯拠点の民主カンボジア三派連合(KRの民主カンボジアに王党(シハヌーク)派・共和(ソン・サン)派が合体)の内戦。
1991年	パリ和平協定。
1992年	国連カンボジア暫定統治機構(UNTAC)活動開始(1992～93年、日本初の国連PKO参加。)
1993年	UNTAC監視下で制憲議会選挙、王党派フンシンベック党勝利。新憲法で王制復活。ラナリット第一首相(フンシンベック党)、フン・セン第二首相(人民党:旧プノンペン政権)の2人首相制連立政権。
1997年	首都プノンペンで両首相陣営武力衝突。ラナリット第一首相失脚。
1998年	第二回国民議会選挙。第一次フン・セン首相連立政権。
1999年	上院新設(二院制へ移行)。ASEAN加盟。
2003年	第三回国民議会選挙。
2004年	第二次フン・セン首相連立政権発足。シハヌーク国王引退、シハモニ新国王即位。WTO加盟。ASEM参加決定。
2006年	上院議員選挙
2008年	第四回国民議会選挙。第三次フン・セン首相連立政権発足。
2012年	第二回上院選挙。ASEAN議長国。
2013年	第五回国民議会選挙。第四次フン・セン首相連立政権発足。

政治体制・内政

1. 政体 立憲君主制
2. 元首 ノロドム・シハモニ国王(2004年10月即位)
3. 政府
 - (1)首相 フン・セン(人民党)

経済

1. 主要産業 農業(GDPの30.5%)、工業(GDPの27.1%)、サービス業(GDPの42.4%)(2014年、ADB資料)
2. 名目GDP 約177億米ドル(2015年推定値、IMF資料)
3. 一人当たりGDP 1,140米ドル(2015年推定値、IMF資料)
4. 経済成長率
5. 貿易総額(2014年カンボジア経済財政省資料)
 - (1)輸出 107億米ドル
 - (2)輸入 225億米ドル
6. 主要貿易品目(2014年、フィリピン国家統計局)
 - (1)輸出 衣類(50.3%)、印刷物(37%)、履き物(3.9%)、穀物(2.1%)、ゴム(1.3%)
 - (2)輸入 織物(35%)、機械(9%)、電気機械(5%)、石油製品(4%)、車輛(4%)
7. 通貨 リエル



東ティモール民主共和国

The Democratic Republic of Timor-Leste

一般事情

- 面積** 約1万4,900平方キロメートル(首都4都県(東京、千葉、埼玉、神奈川の合計面積)とほぼ同じ大きさ)
- 人口** 約121.2万人(2014年、出典:世界銀行)
- 首都** デイリ
- 民族** テトゥン族等大半がメラネシア系。その他マレー系、中華系等、ポルトガル系を主体とする欧州人及びその混血等。
- 言語** 国語は、テトゥン語及びポルトガル語。
実用語に、インドネシア語及び英語。その他多数の部族語が使用されている。
- 宗教** キリスト教99.1%(大半がカトリック)、イスラム教0.79%



7. 略史

年	略史
16世紀以前	リウライ(王)が割拠し、王国が乱立。
16世紀前半	ポルトガル、東ティモールに白檀を求めて来航、ティモール島を征服。
17世紀半ば	オランダ、西ティモールを占領。
1701年	ポルトガル、ティモール全島を領有。
1859年	リスボン条約で、ポルトガルとオランダの間でそれぞれ東西ティモールを分割。
1942年	日本軍、ティモール全島を占領。
1945年	第2次世界大戦終了後、ポルトガルによる東ティモールの支配が回復(西ティモールはインドネシアの一部として独立)。
1974年	ポルトガル本国でクーデターが発生し、植民地の維持を強く主張した旧政権の崩壊に伴い、東ティモールで独立の動きが強まる。
1975年	独立派(フレテリン等)と反独立派の対立激化。フレテリンが東ティモールの独立を宣言した後、インドネシア軍が東ティモールに侵攻し制圧。
1976年	インドネシア政府、東ティモールを第27番目の州として併合を宣言。
1991年	11月、サンタクルス事件発生(インドネシア軍による独立派虐殺事件)
1998年	5月、スハルト・インドネシア大統領が退陣、ハビビ副大統領が大統領に就任。インドネシアは、東ティモールの独立容認へ方針転換。
1999年	6月11日、国連安保理は国連東ティモール・ミッション(UNAMET)設立を決定。8月30日、独立についての直接投票が実施されたが、投票直後から、独立反対派の破壊・暴力行為が急増し、現地情勢は急激に悪化。これを受けて、国連安保理は多国籍軍(INTERFET)の設立を決定。10月20日、インドネシア国民協議会は東ティモールからの撤退を決定。国連安保理は国連東ティモール暫定行政機構(UNTAET)の設立を決定。
2002年	4月14日、大統領選挙実施、グスマン氏が当選。 5月17日、国連安保理は国連東ティモール支援団(UNMISSET)の設立を決定。 5月20日、東ティモール民主共和国独立。
2005年	4月28日、国連安保理は国連東ティモール事務所(UNOTIL)の設立を決定。
2006年	西部出身の国軍兵士による差別待遇改善要求のデモをきっかけに、治安が急激に悪化。15万人に上る住民が国内避難。政府の要請を受けて、豪、ポルトガル、NZ、マレーシアが国際治安部隊を派遣。国連安保理は、国連東ティモール統合ミッション(UNMIT)の設立を決定。
2007年	4月9日、大統領選挙実施(5月9日、大統領選挙決選投票実施、ラモス・ホルタ前首相が当選)。 6月30日、国民議会選挙実施。
2008年	2月11日、ラモス・ホルタ大統領及びグスマン首相襲撃事件発生。ラモス・ホルタ大統領重傷を負う。 2月12日、非常事態宣言発出(5月8日、非常事態宣言解除)。
2009年	5月、UNMITから東ティモール国家警察への警察権限移譲開始(2011年3月、全13県で移譲完了)。
2010年	4月7日、国づくりの基本となる中長期開発計画「戦略開発計画」(SDP)の概要を発表(2011年7月15日、正式発表)。
2011年	8月20日、政府は東ティモール国軍の前身となるゲリラ組織「フリランテル」の動員解除式典を実施。
2012年	2月23日、国連安保理はUNMITのマンデートを2012年12月31日まで延長することを決定。 3月17日、大統領選挙実施(4月16日、大統領選挙決選投票実施、タウル・マタン・ルアク前国軍司令官が当選) 5月20日、独立10周年記念式典及び大統領就任式典 7月7日、国民議会選挙実施(グスマン首相の続投が確定) 8月8日、第5次立憲政府発足 12月31日、マンデートの終了により、UNMITの任期が満了
2013年	11月11日、グスマン首相が2015年に引退する旨表明
2014年	7月23日、デイリにてポルトガル語圏諸国共同体(CPLP)サミットを開催
2015年	2月5日、グスマン首相がルアク大統領に辞表を提出。 2月9日、ルアク大統領がグスマン首相の辞表を受理し、これを正式に発表。 2月11日、大統領府は第6次立憲政府閣僚名簿を発表。 2月16日、就任式にて、アラウジョ新首相率いる第6次立憲政府が発足。グスマン前首相は、指導大臣兼計画・戦略投資大臣として内閣に残留。

政治体制・内政

- 政体** 共和制
- 元首** タウル・マタン・ルアク大統領(任期5年:2012年5月20日～)
- 政府**
 - 首相 ルイ・マリア・デ・アラウジョ(2015年2月～)
 - 外務協力大臣 エルナニ・コエーリョ(2015年2月～)

経済

- 主要産業** 農業が主要な産業
(多くは零細農業。コメ、とうもろこし、イモ類、ココナツ等を栽培)。輸出用作物としては特にコーヒーの栽培に力を注いでいる。石油・天然ガス(ティモール・ギャップ)の開発が貴重な国家財源として進められている。
- GDP** 1,552(資源収入含まず、単位:百万米ドル)(出典:世界銀行)(2014年)
- GDP** 4,161(資源収入含む、単位:百万米ドル)(出典:東ティモール財務省)(2013年)
- 実質GDP成長率** 6.7%(資源収入含まず)(2014年)
- 貿易額**
 - 輸出
 - 輸入
- 主要貿易品目(2014年、出典:東ティモール財務省)**
 - 輸出 コーヒー(注)天然ガスはパイプラインを通じオーストラリアから輸出されているため、統計上は計上されていない。
 - 輸入 鉱物性燃料、自動車及び部品、電気機器、穀物、機械類
- 通貨** 米ドル、ただし、1米ドル以下については独自の「センタボ(centavo)」貨を使用(米セントと同貨)。



ネパール連邦民主共和国

Federal Democratic Republic of Nepal

一般事情

1. 面積 14.7万平方キロメートル(北海道の約1.8倍)
2. 人口 2,649万人(2011年、人口調査)
3. 首都 カトマンズ
4. 民族 パルバテ・ヒンドゥー、マガル、タルー、タマン、ネワール等
5. 言語 ネパール語
6. 宗教 ヒンドゥー教徒(81.3%)、仏教徒(9.0%)、イスラム教徒(4.4%) 他



7. 略史

年月	略史
1769年	ブリトゥビ大王による国家統一
1846年～	ラナ将軍家による専制政治
1951年	王政復古
1956年	日本・ネパール外交関係樹立
1990年	民主的な新憲法導入
2007年1月	暫定憲法成立
2008年5月	制憲議会発足
2010年5月	制憲議会を1年延長
2011年5月、8月	制憲議会をそれぞれ3ヵ月延長
2011年11月1日	制憲議会を6ヵ月延長
2012年5月	制憲議会が期限内の憲法制定に至らず任期満了
2012年5月	制憲議会が期限内の憲法制定に至らず任期満了
2013年3月	制憲議会再選挙実施のための選挙管理内閣発足
2013年11月	第2回制憲議会選挙実施
2014年1月	制憲議会開会
2015年9月1日	新憲法公布
2015年10月	新政権発足

政治体制・内政

1. 政体 連邦民主共和制
2. 元首 ビディヤ・デヴィ・バンダリ大統領
3. 政府
 - (1) 首相 K.P.シャルマ・オリ
 - (2) 外相 カマル・タパ

経済

1. 主要産業 農林業、貿易・卸売り業、交通・通信業
2. GDP(名目) 2兆1247億ルピー(約213.5億ドル)(2014/2015年度、ネパール中央統計局)
3. 一人当たりGDP 74,985ルピー(約762ドル)(2014/2015年度、ネパール中央統計局)
4. GDP実質成長率 3.4%(2014/2015年度、ネパール中央統計局)
5. 総貿易額(2014/2015年度、中央銀行)
 - (1) 輸出 853.2億ルピー(約8.58億ドル)
 - (2) 輸入 7,746.8億ルピー(約77.87億ドル)
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 工業製品、既製服、カーペット、食品(豆、香辛料等)等
 - (2) 輸入 石油製品、機械部品、金、輸送用機械等
7. 通貨 ネパール・ルピー



ブータン王国

Kingdom of Bhutan

一般事情

1. 面積 約38,394平方キロメートル(九州とほぼ同じ)
2. 人口 約76.5万人(2014年:世銀資料)
3. 首都 ティンブー(Thimphu)
4. 民族 チベット系, 東ブータン先住民, ネパール系等
5. 言語 ゾンカ語(公用語)等
6. 宗教 チベット系仏教, ヒンドゥー教等



7. 略史

17世紀, この地域に移住したチベットの僧侶ガワン・ナムゲルが, 各地に割拠する群雄を征服し, ほぼ現在の国土に相当する地域で聖俗界の実権を掌握。

19世紀末に至り東部トンサ郡の豪族ウゲン・ワンチュクが支配的郡長として台頭し, 1907年, 同ウゲン・ワンチュクがラマ僧や住民に推され初代の世襲藩王に就任, 現王国の基礎を確立。1952年に即位した第3代国王は, 農奴解放, 教育の普及などの制度改革を行い, 近代化政策を開始したが, 1964年, 地方豪族間の争いに起因する当時の首相暗殺や, その後に任命された首相による宮廷革命の企み発覚を契機に, 首相職が廃止され, 国王親政となった。1972年に16歳で即位した第4代国王は, 第3代国王が敷いた近代化, 民主化路線を継承・発展させ, 王政から立憲君主制への移行準備を主導。2006年12月, 第4代国王の退位により, 現国王(第5代目)が王位を継承。2007年12月及び2008年の総選挙を経て, 2008年4月に民選的に選出されたティンレイ政権が誕生し, 5月には国会が召集され, 7月に憲法が施行し, 王政から議会制民主主義を基本とする立憲君主制に移行した。2008年11月に, 現国王の戴冠式が行われた。

政治体制・内政

1. 政体 立憲君主制
2. 元首 ジグミ・ケサル・ナムギャル・ワンチュク国王陛下(第5代)
3. 政府
 - (1) 首相 ツェリン・トブゲー
 - (2) 外相 ダムチョ・ドルジ

経済

1. 主要産業 農業(米, 麦他), 林業, 電力
2. 名目GDP 19.5億(米ドル)(2014年:世銀資料)
3. 一人当たりGDP 2560.5(米ドル)(2014年:世銀資料)
4. 経済成長率 5.5%(2014年:世銀資料)
5. 総貿易額(2012年、世銀資料)
 - (1) 輸出 531(百万米ドル)
 - (2) 輸入 992(百万米ドル)
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 電力, 鉄, 合金, セメント
 - (2) 輸入 軽油, ガソリン, 金属製品, 米
7. 通貨 ニュルタム(NU)



インド

India

一般事情

1. 面積 328万7,469平方キロメートル(インド政府資料:パキスタン、中国との係争地を含む)
(2011年国勢調査)
2. 人口 12億1,057万人(2011年国勢調査)
3. 首都 ニューデリー(New Delhi)
4. 民族 インド・アーリヤ族、ドラビダ族、モンゴロイド族等
5. 言語 連邦公用語はヒンディー語、他に憲法で公認されている州の言語が21
6. 宗教 ヒンドゥー教徒79.8%、イスラム教徒14.2%、キリスト教徒2.3%、シク教徒1.7%、仏教徒0.7%、ジャイナ教徒0.4%(2011年国勢調査)



7. 略史

年月	略史
1947年	英国領より独立
1950年	インド憲法の制定
1952年	日インド国交樹立、第1回総選挙
1950年代～	कांग्रेस党が長期間政権を担当 (但し、1977～1980年、1989～1991年を除く)
1990年代	経済自由化政策の推進
1998年	インド人民党(BJP)を中心とする連立政権が成立
2004年	कांग्रेस党を第一党とする連立政権が成立
2009年	कांग्रेस党を第一党とする連立政権(第2次マンモハン・シン政権)が成立
2014年	インド人民党(BJP)政権が成立

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 プラナーブ・ムカジー大統領
3. 政府
 - (1) 首相 ナレンドラ・モディ
 - (2) 外相 スシュマ・スワラージ

経済

1. 主要産業 農業、工業、鉱業、IT産業
2. 名目GDP 2兆669億ドル(2014年:世銀資料)
3. 一人当たりGDP 1,596ドル(2014年:世銀資料)
4. GDP成長率 7.6%(2015年度:インド政府資料)
5. 総貿易額(2014年、インド政府資料)
 - (1) 輸出 310,572(百万ドル)
 - (2) 輸入 447,976(百万ドル)
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 石油製品、宝石類、機械機器、化学関連製品、繊維
 - (2) 輸入 原油・石油製品、金、機械製品
7. 通貨 ルピー



パキスタン・イスラム共和国

Islamic Republic of Pakistan

一般事情

1. 面積 79.6万平方キロメートル(日本の約2倍)
2. 人口 1億8,802万人(年人口増加率1.95%)(2013/2014年度パキスタン経済白書(Pakistan Economic Survey 2013-14))
3. 首都 イスラマバード
4. 民族 パンジャブ人, シンド人, パシュトゥーン人, バローチ人
5. 言語 ウルドゥー語(国語), 英語(公用語)
6. 宗教 イスラム教(国教)



7. 略史

年月	略史
1947年	英領インドより独立, 第1次印パ戦争
1948年	「建国の父」ジンナー死去
1952年	日パ国交樹立
1956年	「パキスタン・イスラム共和国憲法」(議院内閣制)公布・施行
1958年	アユーブ・カーン陸軍大将によるクーデター アユーブ・カーン陸軍大将, 大統領に就任
1962年	「パキスタン共和国憲法」(大統領制)公布・施行
1965年	第2次印パ戦争
1969年	アユーブ大統領辞任 ヤヒヤー陸軍参謀長, 大統領に就任
1970年	初の総選挙実施
1971年	第3次印パ戦争(東パキスタンがバングラデシュとして分離独立) Z・A・ブットー人民党(PPP)党首, 大統領に就任
1973年	「パキスタン・イスラム共和国憲法」(議院内閣制)公布・施行 Z・A・ブットー大統領, 首相に就任
1977年	総選挙実施 ハック陸軍参謀長によるクーデター
1978年	ハック陸軍参謀長, 大統領に就任
1979年	ハック大統領, 「イスラム化政策」開始
1985年	総選挙実施, ジュネージョ首相就任 「憲法第8次修正」成立
1988年	ハック大統領, ジュネージョ首相を解任 ハック大統領, 軍用搭乗機の墜落事故によって死去 G・I・カーン上院議長, 大統領に就任 総選挙実施, B・ブットー首相就任(第1次B・ブットー政権)
1990年	G・I・カーン大統領, B・ブットー首相を解任 総選挙実施, シャリフ首相就任(第1次シャリフ政権)
1993年	G・I・カーン大統領, シャリフ首相を解任 総選挙実施, B・ブットー首相就任(第2次ブットー政権)
1996年	レガリー大統領, B・ブットー首相を解任
1997年	総選挙実施, シャリフ首相就任(第2次シャリフ政権) 「憲法第13次修正」成立
1998年	パキスタン核実験
1999年	カルギル紛争 ムシャラフ陸軍参謀総長によるクーデター ムシャラフ陸軍参謀長, 行政長官に就任
2002年	総選挙実施
2007年	大統領選挙実施, ムシャラフ大統領再選 非常事態宣言発出
2008年	総選挙実施, ギラーニ内閣発足 ムシャラフ大統領辞任, ザルダリ大統領就任
2012年	ギラーニ首相辞任, アシュラフ内閣発足
2013年	総選挙実施, シャリフ首相就任(第3次シャリフ政権) フセイン大統領就任

政治体制・内政

1. 政体 連邦共和制
2. 元首 マムヌーン・フセイン大統領
3. 政府
(1) 首相 シャリフ首相

経済

1. 主要産業 農業, 繊維産業
2. GDP(実質) 約2,469億ドル(2014年)(世銀)
3. 一人当たりGNI 約1,398ドル(2014/2015年度パキスタン中央銀行)
4. 実質経済成長率(GDP) 4.2%(2014/2015年度パキスタン経済白書)
5. 総貿易額(2013/2014年度パキスタン中央銀行発表)
(1) 輸出 250.8億ドル
(2) 輸入 416.7億ドル
6. 主要貿易品目
(1) 輸出 繊維製品, 農産品, 食料品
(2) 輸入 石油製品, 原油, 機械類, 農業・化学品, 食料品, パーム油
7. 通貨 パキスタン・ルピー



バングラデシュ人民共和国

People's Republic of Bangladesh

一般事情

1. 面積 14万7千平方キロメートル(日本の約4割, バングラデシュ政府)
2. 人口 1億5,940万人(2015年10月、バングラデシュ統計局)
3. 首都 ダッカ
4. 民族 ベンガル人が大部分を占める。ミャンマーとの国境沿いのチッタゴン丘陵地帯には、チャクマ族等を中心とした仏教徒系少数民族が居住。
5. 言語 ベンガル語(国語)、成人(15歳以上)識字率:59.1%(2015年10月、バングラデシュ統計局)
6. 宗教 イスラム教徒89.7%、ヒンズー教徒9.2%、仏教徒0.7%、キリスト教徒0.3%(2001年国勢調査)



7. 略史

年月	略史
1947年8月14日	パキスタンの一部(東パキスタン)として独立
1971年12月16日	バングラデシュとして独立

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 Md. アブドゥル・ハミド大統領
3. 政府
 - (1)首相 シェイク・ハシナ
 - (2)外相 アブル・ハサン・マームード・アリ

経済

1. 主要産業 衣料品・縫製品産業、農業
2. 実質GDP 1,738億ドル(2014年、世界銀行)
3. 一人当たりGDP 1,235ドル(2015年度、バングラデシュ統計局)
(注)バングラデシュの会計年度は7月～翌年6月末。2015年度は、2014年7月から2015年6月末まで。以下、同様。
4. 経済成長率(GDP) 6.55%(2015年度、バングラデシュ統計局)
5. 総貿易額(2015年度、バングラデシュ中央銀行)
 - (1)輸出 308億ドル
 - (2)輸入 407億ドル
6. 主要貿易品目(2015年度、バングラデシュ中央銀行)
 - (1)輸出 ニットウェア(46.8%)、既製品(ニットを除く)(36.2%)、革製品(3.7%)、ジュート製品(2.8%)、冷凍魚介類(2.1%)、ホーム・テキスタイル(1.9%)石油製品(0.2%)
 - (2)輸入 綿花・綿製品(14.4%)、鉱物・石油製品(11.8%)、機械設備(9.3%)、鉄鋼製品(5.7%)、機械機器(5.2%)、穀物類(4.5%)、食用油(4.3%)
7. 通貨 タカ



スリランカ民主社会主義共和国

Democratic Socialist Republic of Sri Lanka

一般事情

- 面積** 6万5,607平方キロメートル(北海道の約0.8倍)
- 人口** 約2,067万人(2014年)
- 首都** スリ・ジャヤワルダナプラ・コッテ
- 民族** シンハラ人(72.9%), タミル人(18.0%), スリランカ・ムーア人(8.0%) (一部地域を除く値)
- 言語** 公用語(シンハラ語, タミル語), 連結語(英語)
- 宗教** 仏教徒(70.0%), ヒンドウ教徒(10.0%), イスラム教徒(8.5%), ローマン・カトリック教徒(11.3%) (一部地域を除く値)



7. 略史

年月	略史
紀元前483年	ヴィジャヤ王子(シンハラ族の祖といわれる)スリランカ上陸。シンハラ王朝建設
紀元前250年	仏教伝来
紀元1505年	ポルトガル人來航(海岸地帯を植民地化)
1658年	オランダ人來航(海岸地帯を植民地化)
1802年	アミアン条約によりスリランカは英国植民地となる
1815年	キャンディー王朝が滅亡し、全島が英国の植民地化
1948年	英連邦内の自治領として独立
1956年	バンダラナイケ首相就任。シンハラ語のみを公用語とする公用語法成立。
1972年	国名をスリランカ共和国に改称(英連邦内自治領セイロンから完全独立)
1978年2月1日	ジャヤワルダナ大統領就任(実権のある大統領制の発足)
1978年9月	国名をスリランカ民主社会主義共和国に改称
1983年7月	大騒擾事件、タミル・イーラム解放の虎(LTTE)との内戦本格化
1987年7月	スリランカ・インド平和協定成立、インド平和維持軍(IPKF)がスリランカへ進駐
1987年11月	憲法改正(シンハラ語及びタミル語を公用語と規定。州評議会制度を導入)
1989年1月	ブレマダーサ大統領就任
1990年3月	IPKF完全撤退
1991年5月	ラジブ・ガンディー印元首相暗殺
1993年5月	ブレマダーサ大統領暗殺、ウイジェートゥンガ大統領就任
1994年11月	大統領選挙、クマーラトゥンガ大統領就任
1999年12月	大統領選挙、クマーラトゥンガ大統領再選
2001年12月	総選挙で野党統一国民党(UNP)が大勝、ウィクラマシンハ首相就任
2002年2月	政府とLTTEとの停戦合意成立
2002年9月	政府とLTTEとの和平交渉開始
2003年4月	LTTEによる和平交渉の一時中断の表明
2003年6月	スリランカ復興開発に関する東京会議
2004年4月	総選挙で野党統一人民自由連合(UPFA)が勝利。ラージャパクサ首相就任。
2004年12月1日	スマトラ沖大地震及びインド洋津波により、スリランカ北西部を除く全ての沿岸が被災し、3万人以上が犠牲。
2005年11月	ラージャパクサ大統領就任
2008年1月	停戦合意失効
2009年5月	政府軍、北部LTTE支配地域を全て奪取。内戦終結。
2010年1月	大統領選挙、ラージャパクサ大統領再選。
2010年4月	総選挙で与党統一人民自由連合(UPFA)が圧勝。
2015年1月	大統領選挙、シリセーナ大統領就任。統一国民党(UNP)政権樹立。ウィクラマシンハ首相就任。
2015年8月	総選挙でUNP勝利。第二党のスリランカ自由党(SLFP)と大連立形成。ウィクラマシンハ首相再任。

政治体制・内政

- 政体** 共和制
- 元首** マイトリーパーラ・シリセーナ大統領
- 政府**
 - 首相 ラニル・ウィクラマシンハ
 - 外相 マンガラ・サマラウィーラ

経済

- 主要産業** 農業(紅茶, ゴム, ココナツ, 米作), 繊維業
- 名目GDP** 749億米ドル(2014年)(スリランカ中銀)
- 一人当たりGDP** 3,625米ドル(2014年)
- GDP経済成長** 7.4%(2014年)
- 総貿易額(2014年)**
 - 輸出 111.3億米ドル
 - 輸入 194.1億米ドル
- 主要貿易品目(2014年)**
 - 輸出 工業製品(繊維・衣類製品等)74.2%, 農業製品25.1%, 鉱物0.5%
 - 輸入 中間財(燃料・繊維関連等)58.7%, 資本財21.4%, 消費財(食料品等)19.8%, その他0.1%
- 通貨** ルピー



モルディブ共和国

Republic of Maldives

一般事情

1. 面積 298平方キロメートル(淡路島の約半分)
2. 人口 40.1万人(2014年)(世界銀行)
3. 首都 マレ
4. 民族 モルディブ人
5. 言語 ディベヒ語
6. 宗教 イスラム教



7. 略史

年月	略史
1887年	英国保護国となる
1965年7月	英国保護国から独立, 同年9月国連加盟
1968年11月	共和制に移行
1985年7月	英連邦に正式加盟

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 アブドッラ・ヤーミン・アブドゥル・ガユーム (Abdulla Yameen Abdul Gayoom) 大統領
3. 政府
 - (1) 首相 なし
 - (2) 外相 ドウンヤ・マウムーン (Dunya Maumoon)

経済

1. 主要産業 漁業及び観光
2. 名目GDP 3,061百万米ドル(2014年)
3. 一人当たりGDP 7,635米ドル(2014年)
4. 実質GDP成長率 6.5%(2014年)
5. 総貿易額(2014年)
 - (1) 輸出 3,314百万米ドル
 - (2) 輸入 2,735百万米ドル
6. 主要貿易品目(2014年)
 - (1) 輸出 鮮魚, 水産加工物
 - (2) 輸入 石油製品, 食料品, 建設資材, 輸送用機械, 機械
7. 通貨 ルフィア



ジョージア

Georgia

一般事情

1. 面積 6万9,700平方キロメートル(日本の約5分の1)
2. 人口 430万人(2014年:国連人口基金)
3. 首都 トビリシ
4. 民族 ジョージア系(83.8%)、アゼルバイジャン系(6.5%)、アルメニア系(5.7%)、ロシア系(1.5%)、オセチア系(0.9%)(ジョージア国勢調査)
5. 言語 公用語はジョージア語(コーカサス諸語に属する)
6. 宗教 主としてキリスト教(ジョージア正教)
7. 略史



年月	略史
前6世紀	西ジョージアにコルキス王国成立
前4～3世紀	東ジョージアにイベリア(カルトリ)王国成立
4世紀	イベリア(カルトリ)王国がキリスト教を国教化。ジョージア文字の考案
562年	西ジョージア、ビザンツ帝国により併合
6世紀	東ジョージア、サーサーン朝ペルシアにより征服
7世紀後半	東ジョージア、アラブにより征服
975年	バグラト朝成立。タマラ女王(在位1184年～1213年)のもとバグラト朝最盛期、南コーカサス全域を領有
13世紀以降	数次にわたる外敵の侵入、国土の疲弊
16世紀以降	オスマン朝とサファヴィー朝により東西に分割
1783年	ロシア帝国、東ジョージアのカルトリ・カヘチア王国を保護国化
1801年	東ジョージア、ロシアに併合
19世紀前半	西ジョージアの諸地方、漸次ロシアに併合
1844年	ロシア帝国、チフリスにカフカース総督府設置
1878年	アジャリア併合によりジョージア制圧完了
1918年5月	ジョージア・メンシェヴィキによりジョージア共和国独立宣言
1921年2月	赤軍チフリス入城、ジョージア・ソビエト社会主義共和国成立
1922年	アルメニア、アゼルバイジャンと共にザカフカス社会主義連邦ソビエト共和国を形成、ソ連邦結成に参加。
1956年	トビリシ事件(民衆集会・運動が軍により流血の弾圧)
1989年4月	トビリシ事件(独立回復要求集会へのソ連軍の弾圧)
1991年4月	独立宣言
1991年5月	ガムサフルディア、初代大統領に当選
1992年1月	反ガムサフルディア派、大統領官邸占拠。ガムサフルディア大統領、ジョージアから脱出
1992年2月	国家評議会創設。シェヴァルナゼ元ソ連外相が帰国し、国家評議会議長に就任
1995年11月	シェヴァルナゼ大統領就任(2000年再選)
2003年11月	野党勢力が議会を占拠、シェヴァルナゼ大統領辞任(バラ革命)
2004年1月	サーカシヴィリ大統領就任
2007年11月1日	反政府デモ隊と治安当局の衝突により多数の負傷者が出たことを受け、非常事態令が発出。2008年1月に大統領選挙を繰り上げることで事態は収拾
2008年1月	大統領選挙が行われ、サーカシヴィリ大統領が再選
2008年8月	ジョージア軍と南オセチア軍の軍事衝突に、ロシアが介入。ロシアは南オセチア及びアブハジアの独立を一時的に承認
2012年10月	議会選挙にて野党「ジョージアの夢」が勝利。イヴァニシヴィリ首相率いる新政府が発足
2013年10月	大統領選挙が行われ、与党連合「ジョージアの夢」が立てたマルグヴェラシヴィリ候補が当選
2013年11月	マルグヴェラシヴィリ大統領就任。ガリバシヴィリ内務大臣が首相に就任

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ギオルギ・マルグヴェラシヴィリ大統領(任期5年、2013年11月就任)
3. 政府
 - (1) 首相 ギオルギ・クヴィリカシヴィリ
 - (2) 外相 ミヘイル・ジャネリゼ

経済

1. 主要産業 農業、食品加工業、鉱業
2. GDP 160.5億ドル(2014年:IMF)
3. 一人当たりGDP 3,680.0ドル(2014年:IMF)
4. 経済(実質GDP)成長率 4.8%(2014年:IMF)
5. 貿易額(2013年、ジョージア国家統計庁)
 - (1) 輸出 29.09億ドル
 - (2) 輸入 78.74億ドル
6. 主要貿易品目(ジョージア中央銀行年次レポート)
 - (1) 輸出 くず鉄、金属、輸送用機器、食料品(ナッツ、ワイン、ミネラルウォーターなど)
 - (2) 輸入 燃料、石油製品、輸送用機器、医療品
7. 通貨 ラリ(Lari:1995年9月25日導入)(CIS統計委員会)



アルメニア共和国

Republic of Armenia

一般事情

- 面積** 2万9,800平方キロメートル(日本の約13分の1。旧ソ連邦の中で最小)
- 人口** 300万人(2015年:国連人口基金)
- 首都** エレバン
- 民族** アルメニア系(97.9%)、ロシア系(0.5%)、アッシリア系(0.1%)、その他(1.5%)
(アルメニア共和国国勢調査)
- 言語** 公用語はアルメニア語(インド・ヨーロッパ語族に属し、独立の一語派をなす。独自の文字を持つ)
- 宗教** 主としてキリスト教(東方諸教会系のアルメニア教会)。
なお、アルメニアは、国家として、また民族としても、世界で最初に公式にキリスト教を受容した国である(301年)。



7. 略史

年月	略史
前4～3世紀	東アルメニアにエルヴァンド朝成立
～前1世紀	西アルメニアにソフェネ成立
前190年～後10年頃	アルタシエス朝古代アルメニア王国成立
1～5世紀	アルサケス朝の支配、ローマとペルシアにより分割
301年	アルサケス朝のトルダト3世、キリスト教に改宗
5～7世紀	サーサーン朝ペルシアとビザンツ帝国による分割統治
652年	アラブ勢力により征服
885年頃～1045年	バグラト朝成立
11世紀	セルジューク朝諸政権により征服
1050年頃～1375年	キリキア(アナトリア南東部)にアルメニア系王朝
14～15世紀	ティムール朝、カラ・コユンル朝、アク・コユンル朝による支配
16～18世紀	オスマン朝とサファヴィー朝によるアルメニア争奪戦
1828年	トルコマンチャイ条約により東アルメニアがイランからロシアに割譲
1918年5月	アルメニア共和国(第一共和国)成立
1920年	アルメニア・ソビエト社会主義共和国成立
1922年	ジョージア、アゼルバイジャンと共にザカフカス社会主義連邦ソビエト共和国を形成、ソ連邦結成に参加
1936年	アルメニア・ソビエト社会主義共和国成立
1988年2月	ナゴルノ・カラバフ帰属を巡るアゼルバイジャンとの抗争が表面化
1990年8月23日	共和国主権宣言
1991年9月	共和国独立宣言
1991年10月	テル・ペトロシヤン大統領就任
1994年5月	アゼルバイジャンとナゴルノ・カラバフ紛争に関し停戦協定締結
1998年3月	コチャリヤン大統領選出
2008年2月	サルグシヤン大統領選出

政治体制・内政

- 政体** 共和制
- 元首** ルジ・サルグシヤン大統領(任期5年、2013年2月に再選。)
- 政府**
 - 首相 オヴィク・アブラハミヤン
 - 外相 エドワルド・ナルバンジャン

経済

- 主要産業** 農業、宝石加工(ダイヤモンド)、IT産業
- GDP** 110.6億ドル(2014年:IMF)
- 一人当たりGDP** 3,255.1米ドル(2014年:IMF)
- 経済(実質GDP)成長率** 3.4%(2014年:IMF)
- 貿易額(2015年、CIS統計委員会)**
 - 輸出 13.45億米ドル
 - 輸入 29.68億米ドル
- 主要貿易品目(アルメニア共和国国家統計局統計年鑑)**
 - 輸出 食料加工品、アルコール・ノンアルコール飲料、硫黄・土類、鉄鉱石、燃料
 - 輸入 穀類、動物性・植物性食用油脂、タバコ類、製薬品、化粧品等日用品
- 通貨** ドラム(Dram: 1993年11月22日導入)(CIS統計委員会)



アゼルバイジャン共和国

Republic of Azerbaijan

一般事情

- 面積** 8万6,600平方キロメートル(日本の約4分の1、北海道よりやや大きい程度)
- 人口** 950万人(2014年:国連人口基金)
- 首都** バクー
- 民族** アゼルバイジャン系(90.6%)、レズギ系(2.2%)、ロシア系(1.8%)、アルメニア系(1.5%)
(アゼルバイジャン共和国国家統計局)
- 言語** 公用語はアゼルバイジャン語(テュルク諸語に属し、トルコ(共和国)語やトルクメン語に近い)
- 宗教** 主としてイスラム教シーア派



7. 略史

年月	略史
紀元前6〜4世紀	カフカース・アルバニア王国
3〜7世紀	サーサーン朝ペルシアの支配
7〜10世紀	アラブの支配
11世紀〜	トルコ系諸民族の大量流入
11〜13世紀	セルジューク朝諸政権の支配
13世紀	モンゴル帝国に編入、イル・ハーン朝の支配
13〜15世紀	テュルク化の進行
16世紀	サファヴィー朝の支配下に入り、シーア派を受容
16〜19世紀	イランのサファヴィー朝、ガージャール朝による支配
1813年〜1828年	ロシア・イラン戦争の結果、ゴレスターン条約とトルコマンチャイ条約により北アゼルバイジャンがロシアに併合
1918年5月	アゼルバイジャン人民共和国独立宣言
1920年4月	バクーにソビエト政権樹立、アゼルバイジャン・ソビエト社会主義共和国成立
1922年	ジョージア・アルメニアと共にザカフカス社会主義連邦ソビエト共和国を形成、ソ連邦結成に参加
1936年	アゼルバイジャン・ソビエト社会主義共和国として連邦に加盟
1988年2月	同共和国内のナゴルノ・カラバフ自治州においてアルメニアへの帰属替えを求めるアルメニア人の運動が高揚。スムガイト事件が発生。
1989年10月5日	共和国主権宣言
1990年1月	バクー事件(ソ連邦中央によりバクーを軍事制圧)
1991年2月	「アゼルバイジャン共和国」に国名変更
1991年8月30日	共和国独立宣言
1993年10月	エイダル・アリエフ大統領就任
1994年5月	アルメニアとナゴルノ・カラバフ紛争に関し、停戦協定締結
2003年10月	イルハム・アリエフ大統領就任

政治体制・内政

- 政体** 共和制
- 元首** イルハム・アリエフ大統領(任期5年、2008年10月二選、2013年10月三選)
- 政府**
 - 首相 アルトゥール・ラシザデ
 - 外相 エルマル・メメディヤロフ

経済

- 主要産業** 石油・天然ガス、石油製品、鉄鉱等
- GDP** 740.1億ドル(2014年:IMF)
- 一人当たりGDP** 6,800.0ドル(2014年:IMF)
- 経済(実質GDP)成長率**
- 貿易額(2014年:CIS統計委員会)**
 - 輸出 218.29億米ドル
 - 輸入 91.88億米ドル
- 主要貿易品目(2013年:アゼルバイジャン国家統計委員会)**
 - 輸出 原油、石油製品、その他
 - 輸入 設備・機械類、食料類、車両・スเปアパーツ類
- 通貨** マナト(Manat: 1994年1月1日導入)(CIS統計委員会)



アルバニア共和国

Republic of Albania

一般事情

1. 面積 約28,700平方キロメートル(四国の約1.5倍)
2. 人口 約289万人(2014年、アルバニア統計局)
3. 首都 ティラナ(約42万人)(2011年、国勢調査)
4. 民族 アルバニア人
5. 言語 アルバニア語
6. 宗教 イスラム57%、ローマカトリック10%、正教7%



7. 略史

年月	略史
1912年	オスマントルコから独立
1939年	イタリアの保護領、後に併合
1944年	共産党臨時政府樹立、全土解放
1961年	ソ連と断交
1976年	中国の経済・軍事援助停止
1985年	ホッジャ勤労党第1書記死去
1990年	野党設立許可、複数政党制導入、外貨導入解禁
1991年	初の自由選挙、臨時憲法制定、米、英と国交回復、ECと外交関係、IMF、世銀、CSCE加盟
1992年	総選挙で初の非共産政権樹立、OICに加盟
1994年	PFP包括協定、PFP個別協定調印
1995年	欧州評議会に加盟
1997年	ねずみ講問題を発端とする騒乱が発生。6月の総選挙の結果、社会党を中心とする連立政権成立
1998年	新憲法制定
2000年	WTO加盟
2003年	EUとの間で安定化・連合協定(SAA)交渉を開始
2006年	EUとの間で安定化・連合協定(SAA)に署名
2009年	NATO加盟、EU加盟申請
2014年	EU加盟候補国の地位を獲得

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ブヤール・ニシャニ(Bujar NISHANI)大統領(2012年7月就任、任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 エディ・ラマ(Edi RAMA)(2013年9月就任)
 - (2) 外相 デイトミル・ブシャティ(Ditmir BUSHATI)(2013年9月就任)

経済

1. 主要産業 農業、製造業、建設業(EIU2014年)
2. GDP 140億米ドル(EIU2014年)
3. 一人当たりGNI 4,460米ドル(世銀2014年)
4. 経済成長率 2.1%(EIU2014年)
5. 貿易額
 - (1) 輸出
 - (2) 輸入
6. 主要貿易品目(EIU2014年)
 - (1) 輸出 繊維・靴、鉱物・燃料・電力、建設資材
 - (2) 輸入 機械類、食料品・飲料品・タバコ、鉱物・燃料・電力
7. 通貨 レク(Lek)



カザフスタン共和国

Republic of Kazakhstan

一般事情

- 面積** 272万4900平方キロメートル(日本の7倍。旧ソ連ではロシアに次ぐ)
- 人口** 1,760万人(2015年:国連人口基金)
- 首都** アスタナ
- 民族** カザフ系(65.52%)、ロシア系(21.47%)、ウズベク系(3.04%)、ウクライナ系(1.76%)、ウイグル系(1.44%)、タタール系(1.18%)、ドイツ系(1.06%)、その他(4.53%)
- 言語** カザフ語が国語。(ロシア語は公用語)
- 宗教** イスラム教(70.2%)、ロシア正教(26.3%)、仏教(0.1%)、無宗教(2.8%)、無回答(0.5%)
(2009年:カザフスタン国勢調査)



7. 略史

年月	略史
14世紀頃まで	現在のカザフ人とほぼ同じ人種の特徴と、カザフ語とよく似た言語が定着
15世紀後半	遊牧ウズベク国家から分離し、キプチャク草原(カザフスタン)に勢力を拡大。カザフ・ハン国の成立
18世紀初	ジュンガルとの戦いの中でカザフ人の一体性の意識が明確化
18世紀初	大ジュズ、中ジュズ、小ジュズの三つの部族連合体に分裂
1730年代	カザフの支配層の一部がロシア皇帝に臣従
18世紀中頃	清朝にも朝貢
1820年代まで	ロシア帝国、南部を除くカザフスタンを直接支配下に収める
1837年～1847年	ケネサルの反乱(カザフ人による対ロシア反乱)
1850年～1860年代	カザフスタン南部がロシア帝国に併合、カザフスタン全域がロシアの支配下に(ロシア人農民の大量植民)
1920年	ロシア連邦共和国の一部として「カザフ(キルギス)自治ソビエト社会主義共和国」成立(首都オレンブルグ)
1924年	中央アジアの民族・共和国境界画定により国境線の変更
1925年	首都をオレンブルグからクズィルオルダに移し、国名を「カザフ(カザク)自治ソビエト社会主義共和国」に変更
1929年	首都をアルマティ(アルマ・アタ)に移転
1936年	ソ連邦を構成するカザフ・ソビエト社会主義共和国に昇格
1986年12月	アルマ・アタ事件(カザフ人共産党第一書記コナエフ解任に抗議するデモに対し、内務省軍と警察による弾圧)
1990年4月24日	ナザルバエフ大統領就任
1990年10月	共和国主権宣言
1991年12月	国名を「カザフスタン共和国」に変更
1991年12月16日	共和国独立宣言
1997年12月	首都をアルマティよりアクモラ(現アスタナ)に移転

政治体制・内政

- 政体** 共和制
- 元首** ナルスルタン・ナザルバエフ大統領
- 政府**
 - 首相 カリム・マシモフ
 - 外相 エルラン・イドリソフ

経済

- 主要産業** 鉱業、農業、冶金・金属加工
- GDP** 2160.0億ドル(2014年:IMF)
- 一人当たりGDP** 12,505.7ドル(2014年:IMF)
- 経済(実質GDP)成長率** 6.0%(2013年:IMF)
- 貿易額(2014年:CIS統計委員会)**
 - 輸出 802.80億米ドル
 - 輸入 435.80億米ドル
- 主要貿易品目(2014年、カザフスタン国民経済省統計委員会)**
 - 輸出 石油、石油製品、金属・金属製品、化学製品、食料品
 - 輸入 機械設備、化学製品、食料品、金属・金属製品、鉱物製品、繊維製品
- 通貨** テンゲ(Tenge:1993年11月15日導入)



トルクメニスタン

Turkmenistan

一般事情

1. 面積 48万8,000平方キロメートル(日本の1.3倍)
2. 人口 530万人(2014年:国連人口基金)
3. 首都 アシガバット(Ashgabat)
4. 民族 トルクメン系(81%)、ウズベク系(9%)、ロシア系(3.5%)、カザフ系(1.9%)、その他アゼルバイジャン系、タタール系など
5. 言語 公用語はトルクメン語(テュルク諸語に属し、トルコ(共和国)語やアゼルバイジャン語に近い)。ロシア語も広く通用。
6. 宗教 主としてイスラム教スンニ派
7. 略史



年月	略史
8～10世紀頃	トルクメン民族の起源とされるオグズ族が、アラル海付近のステップ地帯を中心に中央アジア地域に展開
10世紀	イスラム教に改宗したオグズ族の他称としてトルクマーンが使用されるようになった
11世紀～12世紀頃	テュルク系セルジューク朝の下、各地で軍事的な主力として活躍
14世紀～16世紀	現在のトルクメン諸部族の形成が進む
16世紀～19世紀	ヒヴァ・ハン国やブハラ・アミール国の下、現在のトルクメニスタン領オアシス地域に徐々に定着。半農半牧の生活に移行
1869年	帝政ロシアがカスピ海東岸に侵攻し、クラスノヴォツク(現トルクメンバシ)の礎を築く
1881年	ギョクデベの戦い(帝政ロシア軍の侵攻に対する熾烈な抗戦)
1885年	帝政ロシアがトルクメン諸部族のほとんどを支配下に
1918年	ロシア連邦共和国の一部としてトルキスタン自治ソビエト社会主義共和国成立
1924年	ソ連の民族共和国境界画定によりトルクメン・ソビエト社会主義共和国が成立
1990年8月	共和国主権宣言
1990年10月	ニヤゾフ大統領就任
1991年10月	共和国独立宣言
1992年5月	共和国憲法採択
1995年12月	国連総会において「永世中立国」として承認される
1999年12月28日	議会の全会一致によりニヤゾフ大統領が終身大統領に
2006年12月	ニヤゾフ大統領死去
2007年2月	ベルディムハメドフ現大統領就任

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 グルバングレイ・ベルディムハメドフ大統領(2012年2月再選、任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 憲法上、閣僚会議議長は大統領が兼任する
 - (2) 外相 ラシッド・メレドフ(副首相兼任)

経済

1. 主要産業 鉱業(天然ガス・石油など)、農業(綿花)、牧畜
2. GDP 470.9億ドル(2014年:IMF)
3. 一人当たりGDP 8,270.5ドル(2014年:IMF(暫定))
4. 経済(実質GDP)成長率 10.3%(2014年:IMF)
5. 貿易額(2014年、国家統計委員会)
 - (1) 輸出 197.82億ドル
 - (2) 輸入 166.38億ドル
6. 主要貿易品目(国家統計委員会)
 - (1) 輸出 天然ガス、石油、石油製品、織物、綿繊維
 - (2) 輸入 生産技術プラント、電気機器、機械装置、原料・資材、消費財(非食料品)、輸送機器
7. 通貨 マナト(Manat: 1993年11月1日導入)(CIS統計委員会)



ウズベキスタン共和国

Republic of Uzbekistan

一般事情

- 面積** 44万7,400平方キロメートル(日本の約1.2倍)
- 人口** 2,930万人(2014年:国連人口基金)
- 首都** タシケント(Tashkent)
- 民族** ウズベク系(78.4%)、ロシア系(4.6%)、タジク系(4.8%)、タタール系(1.2%)(対外経済関係投資貿易省)
- 言語** 公用語はウズベク語(テュルク諸語に属する。但し、タシケント、サマルカンド、ブハラ等主として都市の諸方言はペルシア語の影響を強く受けている)。またロシア語も広く使用されている。
- 宗教** 主としてイスラム教スンニ派
- 略史**



年月	略史
紀元前4世紀	アレクサンドロス大王により制圧
紀元前250年頃	グレコ・バクトリア王国成立
1～3世紀	クシャーン朝による支配
6世紀中頃～	テュルク系遊牧民(突厥)の侵入、次第に住民のテュルク化が始まる
7世紀	ソグド人の活動が最盛期に
8世紀以降	アラブ勢力の侵入、イスラム教の受容
9世紀後半～10世紀	サーマーン朝成立(文芸・学問の発展)
13世紀	モンゴル帝国の支配
14世紀後半～15世紀	ティムール帝国(首都サマルカンド)成立
15世紀末～16世紀	遊牧ウズベク集団の侵入、シャイバーン朝の成立
18～19世紀	ブハラ・ハン国、ヒヴァ・ハン国、コーカンド・ハン国の支配
1860年～1970年代	ロシア帝国による中央アジア征服
1867年	ロシア帝国、タシケントにトルキスタン総督府を設置し、植民地統治を開始
1918年	ロシア連邦共和国の一部としてトルキスタン自治ソビエト社会主義共和国成立
1920年	ブハラ人民ソビエト共和国、ホラズム人民ソビエト共和国成立
1924年	中央アジアの民族・共和国境界画定によりウズベク・ソビエト社会主義共和国成立
1989年6月	フェルガナ事件(ウズベク人とメスフ人の民族間衝突)
1990年3月	カリモフ大統領就任
1990年6月20日	共和国主権宣言
1991年8月	共和国独立宣言、「ウズベキスタン共和国」に国名変更
2005年5月	アンディジャン事件

政治体制・内政

- 政体** 共和制
- 元首** イスラム・カリモフ大統領(任期5年、1992年12月、2000年1月、2007年12月、2015年3月再選)
- 政府**
 - 首相 シャフカット・ミルジヨエフ
 - 外相 アブドゥラジズ・カミロフ

経済

- 主要産業** 綿繊維産業、食品加工、機械製作、金、石油、天然ガス
- GDP** 660.0億ドル(2015年:IMF(暫定))
- 一人当たりGDP** 2,129.5ドル(2015年:IMF(暫定))
- 経済(実質GDP)成長率** 6.8%(2015年:IMF(暫定))
- 貿易額(2014年、CIS統計委員会)**
 - 輸出 141.1億ドル
 - 輸入 139.6億ドル
- 主要貿易品目(ウズベキスタン国家統計委員会)**
 - 輸出 石油・ガス・石油製品、サービス、綿繊維、食料品、鉄・非鉄金属
 - 輸入 機械・設備、化学製品、食料品、鉄・非鉄金属、石油製品
- 通貨** スム(Sum:1994年6月27日導入)



キルギス共和国

Kyrgyz Republic

一般事情

- 面積** 19万8,500平方キロメートル(日本の約2分の1)
- 人口** 590万人(2015年:国連人口基金)
- 首都** ビシュケク(Bishkek)
- 民族** キルギス系(72.6%)、ウズベク系(14.5%)、ロシア系(6.4%)、ドゥンガン系(1.1%)、タジク系(0.9%)、ウイグル系(0.9%)その他タタール系、ウクライナ系など(キルギス統計委データ)
- 言語** キルギス語が国語。(ロシア語は公用語)
- 宗教** 主としてイスラム教スンニ派(75%)、ロシア正教(20%)、その他(5%)
- 略史**



年月	略史
17～18世紀頃までにキルギス人の民族形成が進行	
18世紀後半～19世紀前半	コーカンド・ハン国による支配
1855年～1876年	ロシア帝国に併合
1918年	ロシア連邦共和国内の一部としてトルキスタン自治ソビエト社会主義共和国成立
1924年	中央アジアの民族・共和国境界確定により、ロシア連邦共和国内のカラ・キルギズ自治州となる
1926年2月	キルギス自治ソビエト社会主義共和国成立
1936年	ロシア連邦共和国から分離し、ソ連邦を構成するキルギス・ソビエト社会主義共和国に昇格
1990年6月	オシュ事件(キルギス人とウズベク人の民族間衝突)
1990年10月	アカーエフ大統領就任
1990年12月15日	「キルギスタン共和国」に改名、国家主権宣言
1991年8月	国家共和国独立宣言
1993年5月	国名を「キルギス共和国」に変更
2005年4月	政変によりアカーエフ大統領辞任
2005年7月	バキーエフ大統領当選
2009年7月	バキーエフ大統領再選
2010年4月1日	政変によりバキーエフ大統領辞任
2010年6月	南部にてキルギス系とウズベク系住民の大規模衝突
2010年6月	国民投票により、新憲法採択
2010年7月3日	オトゥンバエヴァ大統領就任
2010年10月	議会選挙実施
2010年12月	連立与党結成・新内閣発足
2011年12月	アタムバエフ大統領就任
2015年10月4日	議会選挙実施

政治体制・内政

- 政体** 共和制
- 元首** アルマズベク・アタムバエフ大統領(2011年12月1日就任)
- 政府**
 - 首相 ソオロンバイ・ジェエンベコフ
 - 外相 エルラン・アブディルダエフ

経済

- 主要産業** 農業・畜産業(GDPの約3割)、鉱業(金採掘)
- GDP** 71.5億ドル(2015年:IMF推計)
- 一人当たりGDP** 1,197.7ドル(2015年:IMF推計)
- 経済(実質GDP)成長率** 1.9%(2015年:IMF推計)
- 総貿易額(2015年、キルギス国立銀行)**
 - 輸出 13.0億米ドル
 - 輸入 36.8億米ドル
- 主要貿易品目(キルギス共和国統計委員会)**
 - 輸出 貴金属、鉱物製品、繊維製品、野菜・果物
 - 輸入 鉱物製品、運輸関連製品、機械設備、化学製品
- 通貨** ソム(Som:1993年5月10日導入)(CIS統計委員会)



タジキスタン共和国

Republic of Tajikistan

一般事情

- 面積** 約14万3,100平方キロメートル(日本の約40%)(出典:CIS統計委員会)
- 人口** 840万人(2014年:国連人口基金)
- 首都** ドウシャンベ(Dushanbe)
- 民族** タジク系(84.3%)、ウズベク系(12.2%)、キルギス系(0.8%)、ロシア系(0.5%)、その他(2.2%)(タジキスタン共和国統計庁)
- 言語** 公用語はタジク語(イランのペルシア語やアフガニスタンのダリー語などとともにイラン語派の西方方言群に属する。現在タジク共和国で使用されているタジク語北西方言は、ウズベク語などテュルク諸語との接触により文法や語彙の面で大きな影響を受けている)。ロシア語も広く使われている。
- 宗教** タジク人の中ではイスラム教スンニ派が最も優勢。パミール地方にはシーア派の一派であるイスマイーール派の信者も多い。



7. 略史

年月	略史
紀元前4世紀	アレクサンドロス大王により制圧
紀元前250頃	グレコ・バクトリア王国成立
1～3世紀	クシャーン朝による支配
6世紀中頃～	テュルク系遊牧民(突厥)の侵入、次第に住民のテュルク化が始まる
7世紀	ソグド人の活動が最盛期に
8世紀以降	アラブ勢力の侵入、土着のイラン系住民がイスラム教を受容。テュルク系諸民族がこれらイラン系住民をタジクと呼ぶようになる
9世紀後半～10世紀	イラン系のサーマーン朝成立(文芸・学問の発展)
13世紀	モンゴル帝国の支配
14世紀後半～15世紀	ティムール帝国の支配
16世紀	シャイバーン朝の支配
18～19世紀	ブハラ・ハン国、コーカンド・ハン国の支配
1860年代	現在のタジキスタン北部がロシア帝国に併合
1890年代	パミール地方の大部分がロシア帝国に併合
1924年	中央アジアの民族・共和国境界画定により、ウズベク・ソヴィエト社会主義共和国内にタジク自治ソヴィエト社会主義共和国が成立
1929年	ウズベク共和国から分離し、タジク・ソヴィエト社会主義共和国に昇格
1990年2月1日	ドウシャンベ事件(アルメニア難民移住への抗議行動を契機とする騒乱事件)
1990年8月	共和国主権宣言
1991年8月	国名を「タジキスタン共和国」に変更
1991年9月9日	共和国独立宣言
1992年5月	タジキスタン内戦状態に
1992年11月	ラフモノフ最高会議議長就任
1994年11月	ラフモノフ大統領選出
1997年6月	タジキスタン内戦の最終和平合意成立

政治体制・内政

- 政体** 共和制
- 元首** エマムアリ・ラフモン大統領(任期7年、1991年11月、2006年11月、2013年11月再選)
- 政府**
 - 首相 コヒル・ラスルゾダ
 - 外相 シロジッディン・アスロフ

経済

- 主要産業** 農業(綿花)、アルミニウム生産、水力発電
- GDP** 92.4億ドル(2014年:IMF)
- 一人当たりGDP** 1,113.2ドル(2013年:IMF(暫定))
- 経済(実質GDP)成長率** 6.7%(2014年:IMF)
- 貿易額(2014年:CIS統計委員会)**
 - 輸出 9.77億米ドル
 - 輸入 43.39億米ドル
- 主要貿易品目(2014年:タジキスタン共和国統計庁)**
 - 輸出 繊維・繊維製品(主に綿花・綿花製品)、電力、青果
 - 輸入 石油製品、鉱物(主にアルミナ、ボーキサイト)、小麦・小麦粉、動植物油、砂糖・菓子類
- 通貨** ソモニ(Somoni: 2000年10月30日導入)(CIS統計委員会)



ボスニア・ヘルツェゴビナ

Bosnia and Herzegovina

一般事情

1. 面積 5.1万平方キロメートル
2. 人口 388.0万人(2013年:IMF推計)
3. 首都 サラエボ
4. 民族
5. 言語 ボスニア語、セルビア語、クロアチア語
6. 宗教 イスラム教、セルビア正教、カトリック



7. 略史

年月	略史
6世紀	スラヴ人定住開始
14世紀	ハンガリーに抵抗しつつボスニア王国を確立
1463年	オスマン・トルコによるボスニア征服
1878年	オーストリア・ハンガリー帝国支配下の一州となる
1918年	セルビア人・クロアチア人・スロベニア人王国領
1945年	旧ユーゴを構成する共和国の一つとして発足
1992年2月	独立を問う住民投票の実施
1992年4月	本格的紛争に突入
1995年12月	デイトン和平合意成立

政治体制・内政

1. 政体 複数政党制に基づく共和制
2. 元首 3主要民族をそれぞれ代表する3名の大統領評議会メンバーが、8ヶ月毎の交替制で同評議会議長を務める。現在の大統領評議会の構成はドラガン・チョービッチ議長(クロアチア系)、バキル・イゼトベゴビッチ議員(ボシュニャク系)、ムラデン・イバニッチ議員(セルビア系)(2014年11月就任)。チョービッチ議長のマンデートは2015年7月から2016年3月まで。
3. 政府
 - (1) 首相 首相に当たるのは閣僚評議会議長で、デニス・ズビズディッチ氏(ボシュニャク系)(2015年3月就任)。
 - (2) 外相 イゴル・ツルナダク氏(セルビア系)(2015年3月就任)。

経済

1. 主要産業 木材業、鉱業、繊維業
2. GDP 178億ドル(2013年:IMF推計)
3. 一人当たりGDP 4,598ドル(2013年:IMF推計)
4. 経済成長率 1.2%(2013年:IMF推計)
5. 貿易額(2013年:ボスニア・ヘルツェゴビナ中央銀行)
 - (1) 輸出 4,299百万ユーロ
 - (2) 輸入 7,782百万ユーロ
6. 主要貿易品目(国家統計委員会)
 - (1) 輸出 金属・同製品、鉱物・同製品、機械類、化学製品、木材・同製品
 - (2) 輸入 鉱物、機械類、食料品、化学製品、金属製品
7. 通貨 兌換マルク(KM)



ブルガリア共和国

Republic of Bulgaria

一般事情

1. 面積 11.09万平方キロメートル(日本の約3分の1)
2. 人口 723万人(2014年、世銀)
3. 首都 ソフィア
4. 民族 ブルガリア人(約85%)、トルコ系(9%)、ロマ(推定約5%)等
5. 言語 ブルガリア語
6. 宗教 大多数はブルガリア正教(ギリシャ正教等が属する東方教会の一派)。他に回教徒、少数のカトリック教徒、新教徒等



7. 略史

年月	略史
681年	第1次ブルガリア王国成立(～1018年)
1185年	第2次ブルガリア王国成立(～1396年)
1396年	トルコによる占領(～1878年)
1879年	第3次ブルガリア王国成立(～1944年)
1944年	共産主義政権成立
1946年	ブルガリア人民共和国成立
1989年	共産党独裁体制終焉
1991年	民主的な新憲法採択
2004年	NATO加盟
2007年	EU加盟

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 国家主席 ロセン・ブレヴネリエフ(Rosen PLEVNELIEV)大統領(2012年1月就任、任期5年(2017年1月まで))
3. 政府
 - (1) 首相 ボイコ・ボリスフ(Boyko BORISOV)(2014年11月就任)
 - (2) 外相 ダニエル・ミトフ(Daniel MITOV)(2014年11月就任)

経済

1. 主要産業 農業(穀物・酪農)、工業(化学・石油化学、食品加工)
2. GDP 557億ドル(2014年、世銀)
3. 一人当たりGDP 7,713ドル(2014年、世銀)
4. 経済成長率 0.9%(2013年、IMF)
5. 総貿易額(2015年、ブルガリア中央銀行)
 - (1) 輸出 232.48億ユーロ
 - (2) 輸入 264.1億ユーロ
6. 貿易品目
 - (1) 輸出 機械類、石油製品、鉱物燃料、化学製品
 - (2) 輸入 原油・天然ガス、機械類、運送設備
7. 通貨 レフ(複数形:レヴァ)



クロアチア共和国

Republic of Croatia

一般事情

1. 面積 5万6,594平方キロメートル(九州の約1.5倍)
2. 人口 428.5万人(2012年:クロアチア政府統計局)
3. 首都 ザグレブ
4. 民族 クロアチア人(90.4%), セルビア人(4.4%)等(2011年国勢調査)
5. 言語 公用語はクロアチア語
6. 宗教 カトリック, セルビア正教等



7. 略史

年月	略史
7世紀頃	スラブ人が定住
10世紀前半	トミスラブ公がクロアチア王国建国
1527年	ハプスブルグ家の支配下に入る
1918年	セルビア人・クロアチア人・スロベニア人王国(後、ユーゴスラビア王国と改称)建国に参加
1941年	第二次世界大戦中、ナチス・ドイツの傀儡国「クロアチア独立国」樹立宣言
1945年	社会主義ユーゴスラビア連邦の構成共和国の一つとして発足
1991年	ユーゴスラビアより独立宣言
1992年	国連加盟
2005年	EU加盟交渉開始
2009年	NATO加盟
2013年	EU加盟

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 コリンダ・グラバル＝キタロビッチ大統領(1968年生。2015年2月就任。任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 ティホミル・オレシュコビッチ(2016年1月就任、無所属)
 - 外務・欧州問題相 ミロ・コバチ(2016年1月就任、HDZ)

経済

1. 主要産業 観光業, 造船業, 石油化学工業, 食品加工業等
2. GDP 57.2(10億ドル)(2014年、世銀統計, クロアチア政府統計局)
3. 一人当たりGDP 13,020(ドル)(2014年、世銀統計, クロアチア政府統計局)
4. 経済成長率 -0.4%(2014年、世銀統計, クロアチア政府統計局)
5. 貿易額
 - (1) 輸出
 - (2) 輸入
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 輸送機械(船舶), 化学製品, 繊維
 - (2) 輸入 石油製品, 食品, 繊維
7. 通貨 クーナ(HRK)



チェコ共和国

Czech Republic

一般事情

1. 面積 78,866平方キロメートル(日本の約5分の1)
2. 人口 1,054万人(2014年12月末現在)
3. 首都 プラハ
4. 民族 チェコ人95.5%、その他ウクライナ人、スロバキア人等(2011年国勢調査)
5. 言語 チェコ語
6. 宗教 カトリック10.3%、無信仰34.3%(2011年国勢調査)



7. 略史

年月	略史
9世紀	大モラビア帝国成立
10世紀	大モラビア帝国滅亡、ボヘミア王国成立
1620年	ハプスブルク帝国の支配下に
1918年	第一次世界大戦後、チェコスロバキア共和国成立
1938年	ミュンヘン協定により、チェコスロバキア共和国崩壊
1939年	ボヘミア・モラビア地方はドイツの保護領に
1945年	第二次世界大戦後、独立回復
1948年	共産主義体制確立
1968年	「プラハの春」事件
1989年	民主革命(「ビロード革命」)により共産主義体制が終結
1993年	スロバキアと平和裡に分離・独立
1995年	OECD加盟
1999年	NATO加盟
2004年	EU加盟

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ミロシュ・ゼマン(Miloš ZEMAN)大統領
(2013年3月就任、1期目、任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 ボフスラフ・ソボトカ(Bohuslav SOBOTKA) (2014年2月就任)
 - (2) 外相 ルボミール・ザオラーレク(Lubomír ZAORÁLEK) (2014年2月就任)

経済

1. 主要産業 機械工業(自動車を含む)、化学工業、観光業
2. GDP 1,984.5億米ドル(2013年、IMF)
3. 一人当たりGDP 18,871米ドル(2013年、IMF)
4. 経済成長率 -0.9%(2013年、IMF)
5. 総貿易額(2014年、チェコ統計局)
 - (1) 輸出 1,738億ドル
 - (2) 輸入 1,521億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 自動車及び関連機器、電気機器、産業用機械類、科学製品
 - (2) 輸入 自動車及び関連機器、電気機器、産業用機械類、化学製品
7. 通貨 チェコ・コルナ(Kc)



エストニア共和国

Republic of Estonia

一般事情

1. 面積 4.5万平方キロメートル(日本の約9分の1)
2. 人口 約131万人(2016年1月)
3. 首都 タリン
4. 民族
5. 言語 エストニア語(フィン・ウゴル語派)
6. 宗教 プロテスタント(ルター派)、ロシア正教等



7. 略史

年月	略史
1219年	デンマーク人が進出し、タリン市を築く。
1346年	ドイツ騎士団が進出し、領有。
1629年	スウェーデン領となる。
1721年	北方戦争の結果ロシア領となる。
1918年	独立を宣言。
1920年	ソ連と平和条約を締結。
1940年	ソ連に併合。
1991年8月	エストニア最高会議が独立回復に関する決定を採択。
1991年9月	ソ連国家評議会がバルト三共和国の国家独立に関する決定を採択。
2004年3月1日	NATO加盟
2004年5月	EU加盟
2010年12月	OECD加盟
2011年1月	ユーロ導入

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 トーマス・ヘンドリク・イルヴェス大統領
(2006年10月9日就任、2011年10月10日再任、任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 ターヴィ・ロイヴァス首相(改革党)(2014年3月就任、2015年4月再任)
 - (2) 外相 マリナ・カリユランド外相(2015年7月就任)

経済

1. 主要産業 主要産業は製造業、卸売・小売、不動産、運輸、建設等。製造業は、主に機械、木材、製紙、家具、食品、金属、化学等が中心。エネルギー資源関連では、オイルシェールを産出、主として発電に利用している。IT等のイノベーション産業の誘致・育成を積極的に進めている。
2. 名目GDP 205億ユーロ(2015年:IMF)
3. 一人当たりGDP 15,580ユーロ(2015年:IMF推定)
4. 実質経済成長率 1.1%(2015年:IMF)
5. 貿易額(2015年:エストニア統計庁)
 - (1) 輸出 116億ユーロ
 - (2) 輸入 131億ユーロ
6. 主要貿易品目(2015年:エストニア統計庁)
 - (1) 輸出 機械・機械部品、木材・木材製品、農産物等
 - (2) 輸入 機械・機械部品、鉱物、農産物等
7. 通貨 ユーロ



ハンガリー

Hungary

一般事情

1. 面積 約9.3万平方キロメートル(日本の約4分の1)
2. 人口 約990万人(2015年7月現在、中央統計局)
3. 首都 ブダペスト
4. 民族 ハンガリー人(86%)、ローマ人(3.2%)、ドイツ人(1.9%)等(2011年国勢調査)
5. 言語 ハンガリー語
6. 宗教 カトリック約39%、カルヴァン派約12%



7. 略史

年月	略史
紀元前1世紀より	ローマ領パンノニア州州都
紀元4世紀	フン族が侵入し、ローマ人を駆逐
896年	ハンガリー民族定住
1000年	ハンガリー王国建国
1241～1242年	蒙古軍襲来
1526～1699年	トルコによる占領
1699～1918年	ハプスブルグ家統治
1867年	オーストリア・ハンガリー二重帝国
1920～1944年	ホルティ摂政によるハンガリー王国
1920年	トリアノン条約(領土の3分の2を割譲)
1941～1945年	第2次世界大戦(枢軸国)
1946年2月	共和国
1949年8月	人民共和国
1956年10月	ハンガリー革命
1989年10月	共和国に体制転換
1999年3月1日	NATO加盟
2004年5月	EU加盟
2007年12月	シェンゲン領域加入
2012年1月	基本法(新憲法)施行

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 アーデル・ヤーノシュ大統領(2012年5月就任)
3. 政府
 - (1) 首相 オルバーン・ヴィクトル(ORBÁN Viktor)(2014年5月再任)
 - (2) 外相 シーヤールトー・ペーテル(SZIJÁRTÓ Péter)(2014年9月就任)

経済

1. 主要産業 機械工業、化学・製薬工業、農業、畜産業
2. GDP 1,348億ドル(2014年、IMF)
3. 一人当たりGDP 13,965ドル(2014年、IMF)
4. 経済成長率 2.9%(2015年、ハンガリー中央統計局)
5. 総貿易額(2013年、ハンガリー中央統計局)
 - (1) 輸出 938億ユーロ
 - (2) 輸入 861億ユーロ
6. 主要貿易品目(2014年、ハンガリー中央統計局)
 - (1) 輸出 道路走行車両、電気・電子機器、通信機器、発電機器
 - (2) 輸入 電気・電子機器、通信機器、道路走行車両、石油・石油製品
7. 通貨 フォリント(HUF)



ラトビア共和国

Republic of Latvia

一般事情

1. 面積 6.5万平方キロメートル(日本のおよそ6分の1)
2. 人口 215万人(2015年7月現在、ラトビア内務省)
3. 首都 リガ
4. 民族
5. 言語 ラトビア語
6. 宗教 プロテスタント(ルター派)、カトリック、ロシア正教



7. 略史

年月	略史
13世紀初より	ドイツ騎士団が進出し、領有
1282年	リガがハンザ同盟に加盟
1583年	リヴォニア戦争の結果、リトアニア・ポーランド領となる
1629年	スウェーデン・ポーランド戦争の結果、一部分がスウェーデン領となる
1721年	北方戦争の結果、大部分がロシア領、残りはポーランド領となる
1795年	第3次ポーランド分割により全土がロシア領となる
1918年11月18日	独立を宣言
1920年8月	ロシア社会主義連邦ソビエト共和国との間に平和条約締結
1940年	ソ連に編入
1990年3月1日	共和国最高会議選挙
1990年5月	独立回復宣言
1991年8月	共和国の地位に関する基本法採択
1991年9月	ソ連国家評議会バルト三共和国の国家独立に関する決定を採択
2004年3月	NATO加盟
2004年5月	EU加盟
2014年1月1日	ユーロ導入
2015年上半期	EU議長国

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ライモンツ・ヴェーヨニス(2015年7月8日 -)
3. 政府
 - (1) 首相 ライムドータ・ストラウユマ(「統一」)
 - (2) 副首相兼外相 エドガルス・リンケービッチ(「統一」)

経済

1. 主要産業 食品加工、木材、鉄鋼、電気・電子機器
2. GDP(名目) 320億ドル(2014年 IMF)
3. 一人当たりGDP 15,729ドル(2014年 IMF)
4. 経済成長率 2.4%(2014年 IMF)
5. 総貿易額(2014年 UN Comtrade)
 - (1) 輸出 136億ドル
 - (2) 輸入 167億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 一次産品、木材及び同加工品、石油・石油製品、泥炭、通信機器
 - (2) 輸入 一次産品、石油・ガス、薬品、自動車
7. 通貨 ユーロ



リトアニア共和国

Republic of Lithuania

一般事情

1. 面積 6.5万平方キロメートル
2. 人口 291.6万人(2015年3月:リトアニア統計局)
3. 首都 ビリニュス
4. 民族
5. 言語 リトアニア語
6. 宗教 主にカトリック



7. 略史

年月	略史
1253年	ミンダウガス大公がリトアニア国王となる。
1386年	ヨガイラ王、ポーランド王を兼ねる。 (リトアニア・ポーランド同君連合)
1569年	ポーランドと連合国家(二民族一共和国)
1795年	第3次三国分割により大部分がロシア領となる。
1918年	独立を宣言。
1920年	ソ連より独立。
1940年	ソ連に併合。
1990年2月	共和国最高会議選挙。
1990年3月1日	独立回復宣言。
1991年9月	ソ連国家評議会バルト三共和国の国家独立に関する決定を採択。
2001年5月	WTO加盟。
2004年3月	NATO加盟。
2004年5月	EU加盟。

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ダリア・グリボウスカITE大統領(2009年7月就任(2014年7月再任。任期5年))
3. 政府
 - (1) 首相 アルギルダス・ブトケビチュウス(社会民主党)
 - (2) 副首相兼外相 リナス・リンケビチュウス(非議員)

経済

1. 主要産業 石油精製業、食品加工業、木材加工・家具製造業、物流・倉庫業、販売小売業
2. GDP 464億ドル(2013年:IMF)
3. 一人当たりGDP 15,694ドル(2013年:IMF)
4. 経済成長率 3.3%(2013年:IMF)
5. 総貿易額(2014年:リトアニア統計局)
 - (1) 輸出 約244億ユーロ
 - (2) 輸入 約265億ユーロ
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 石油製品、電気機器・機械類、車輛類、化学製品
 - (2) 輸入 原油・天然ガス、車輛類、電気機器・機械類、化学製品
7. 通貨 ユーロ



マケドニア旧ユーゴスラビア共和国

Former Yugoslav Republic of Macedonia

一般事情

1. 面積 2万5,713平方キロメートル(九州の約3分の2)
2. 人口 211万人(2014年世銀データ)
3. 首都 スコピエ
4. 民族
5. 言語 マケドニア語、アルバニア語
6. 宗教 キリスト教(マケドニア正教)7割、イスラム教3割



7. 略史

年月	略史
6、7世紀頃	スラヴ人が定住
15世紀以降	オスマン・トルコの支配下に入る
1918年	セルビア人・クロアチア人・スロベニア人王国建国
1945年	旧ユーゴ構成共和国の一つとして発足
1991年	旧ユーゴより独立
1993年	国連加盟
2001年2月	アルバニア系過激派勢力による武装蜂起、政府軍との銃撃戦。(旧ユーゴ最後の民族紛争)
2001年7月	NATO仲介の下、停戦。枠組み合意(オフリド合意)が成立(同年8月)。
2003年3月	EU軍事ミッションがNATOから駐留ミッション引き継ぎ。
2006年6月1日	EU駐留ミッション活動終了。

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ギョルギエ・イヴァノフ大統領(2014年5月就任、任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 ニコラ・グルエフスキー首相(VMRO-DPMNE党)
 - (2) 外相 ニコラ・ポボスキー外相(VMRO-DPMNE党)

経済

1. 主要産業 農業(たばこ、ワイン、とうもろこし、米)、繊維、鉱業(鉄等)
2. GDP
3. 一人当たりGDP 4,943ドル(2013年、IMF)
4. 経済成長率 3.8%(2014年、世銀)
5. 貿易額(2013年、マケドニア国家統計局)
 - (1) 輸出 4,934百万ドル
 - (2) 輸入 7,277百万ドル
6. 主要貿易品目(2013年、マケドニア国家統計局)
 - (1) 輸出 繊維製品、食品・飲料・たばこ、燃料、化学製品
 - (2) 輸入 繊維製品、一般機械・輸送機器、食品・飲料・たばこ、燃料
7. 通貨 マケドニア・デナル



モンテネグロ

Montenegro

一般事情

1. 面積 13,812平方キロメートル(福島県とほぼ同じ)
2. 人口 62万人(2011年国勢調査)
3. 首都 ポドゴリツァ(人口約15万人, 2011年国勢調査)
4. 民族 モンテネグロ人(45%), セルビア人(29%), ボシュニャク(9%), アルバニア人(5%)等(2011年国勢調査)
5. 言語 モンテネグロ語(公用語), セルビア語等
6. 宗教 キリスト教(正教), イスラム教等



7. 略史

年月	略史
6～7世紀	モンテネグロ人等スラブ系民族がバルカン半島に定住。
11世紀	セルビア王国の一部となる。
15世紀後半	オスマン・トルコのバルカン半島進出に伴い、同帝国の領域に入る。
1878年	ベルリン条約によりモンテネグロ公国の独立承認。
1910年	公国から王国となる(1916年に王政廃止)。
1918年	第一次世界大戦後、セルビアに編入され、ユーゴスラビア王国の一部となる。
1941年	第二次世界大戦中、イタリアに占領される。ユーゴスラビア王国消滅。
1944年	「ユーゴスラビア社会主義連邦共和国」(6共和国で構成)の1共和国となる。
1992年	ユーゴ解体の中で、セルビアとともに「ユーゴスラビア連邦共和国」を創設。
2003年	「セルビア・モンテネグロ」に国名変更。
2006年6月	「モンテネグロ共和国」として独立を宣言。
2007年	新憲法を制定(10月)し、国名を「モンテネグロ」に変更。

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 フィリップ・ブヤノビッチ大統領(2003年5月就任, 2008年4月及び2013年4月再任。任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 ミロ・ジュカノビッチ(2012年12月就任。)
 - (2) 副首相兼務・欧州統合相 イゴル・ルクシッチ(2012年12月就任)

経済

1. 主要産業 観光業, 製造業(アルミニウム, 鉄鋼), 農業
2. GDP 43.7億米ドル(2012年, 世銀統計)
3. 一人当たりGNI 7,220米ドル(2012年, 世銀統計)
4. 経済成長率 1.8%(2012年, 世銀統計)
5. 貿易額(2013年:ボスニア・ヘルツェゴビナ中央銀行)
 - (1) 輸出 3.8億ユーロ
 - (2) 輸入 17.7億ユーロ
6. 主要貿易品目(2013年:ボスニア・ヘルツェゴビナ中央銀行)
 - (1) 輸出 非鉄金属, 金属鉱石・金属くず, 飲料, 鉄鋼, 木材・木材加工品
 - (2) 輸入 食料品, 石油・石油精製品, 電力, 自動車, 非鉄金属製品
7. 通貨 ユーロ



ルーマニア

Romania

一般事情

1. 面積 約23.8万平方キロメートル(本州とほぼ同じ。)
2. 人口 約1,994万人(2014年)
3. 首都 ブカレスト(人口約188万人)
4. 民族 ルーマニア人(83.5%), ハンガリー人(6.1%)など
5. 言語 ルーマニア語(公用語), ハンガリー語
6. 宗教 ルーマニア正教, カトリック



7. 略史

年月	略史
106年	ローマ帝国によるダキア征服
271年	ローマ軍撤退
14世紀	ワラキア公国, モルドバ公国が建国される
15世紀末頃	オスマン帝国の宗主下に入る
1878年	独立
1881年	ルーマニア王国発足
1918年	トランシルバニアとの統一宣言
1947年	王制を廃止し, 人民共和国樹立
1989年	政変により共産党一党独裁を廃止し, 国名をルーマニアに改称
2004年	NATO加盟
2007年	EU加盟

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 クラウス・ヨハニス(Klaus IOHANNIS)大統領(2014年12月就任, 任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 ダチアン・チョロシュ(Dacian CIOLOS)
 - (2) 外相 ラザル・コマネスク(Lazar COMANESCU)

経済

1. 主要産業 金属(鉄鋼, アルミ), 工業(機械機器, 繊維), 鉱業(石油), 農業(小麦, トウモロコシ)
2. GDP 約1,999.5億米ドル(2014年, 出典:IMF)
3. 一人当たりGDP 10,034米ドル(2014年, 出典:IMF)
4. 経済成長率 2.9%(2014年, 出典:IMF)
5. 総貿易額(2014年, 出典:ルーマニア国家統計局)
 - (1) 輸出 524億ユーロ
 - (2) 輸入 585億ユーロ
6. 主要貿易品目(2014年, 出典:ルーマニア国家統計局)
 - (1) 輸出 自動車・輸送機器, 農産食料品・飲料水・タバコ, 原材料
 - (2) 輸入 自動車・輸送機器, 化学製品・関連製品, 鉱物性燃料・潤滑油
7. 通貨 レイ



ポーランド共和国

Republic of Poland

一般事情

1. 面積 32.2万平方キロメートル(日本の約5分の4, 日本から九州, 四国を引いた程度)
2. 人口 約3,848万人(2014年:IMF)
3. 首都 ワルシャワ(約172万人)
4. 民族 ポーランド人(人口の約97%)
5. 言語 ポーランド語
6. 宗教 カトリック(人口の約88%)



7. 略史

年月	略史
966年	ピアスト朝, キリスト教を受容
1386年	ヤギエウォ王朝の成立
1573年	選挙王朝
1795年	第3次分割によりポーランド国家消滅
1918年	独立回復
1945年7月	国民統一政府の樹立
1989年9月	非社会主義政権の成立
1999年3月	NATO加盟
2004年5月	EU加盟

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 アンジェイ・ドゥダ (Andrzej DUDA) 大統領
3. 政府
 - (1) 首相 ベアタ・シドゥウォ (Beata SZYDŁO)
 - (2) 外相 ヴィトルド・ヴァシチコフスキ (Witold WASZCZYKOWSKI)

経済

1. 主要産業 食品, 金属, 自動車, 電機電子機器, コークス・石油精製
2. GDP 約5,448億ドル(2014年, IMF)
3. 一人当たりGDP 約14,331ドル(2014年:IMF)
4. 経済成長率 3.3%(2014年:IMF)
5. 総貿易額(2014年:ポーランド中央統計局)
 - (1) 輸出 1,857億ドル
 - (2) 輸入 1,887億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 機械機器類, 輸送機械, 食料品等
 - (2) 輸入 機械機器類, 鉱物性燃料, ベース金属製品
7. 通貨 ズロチ (Zł)



セルビア共和国

Republic of Serbia

一般事情

1. 面積 77,474平方キロメートル(北海道とほぼ同じ)
2. 人口 712万人(2011年国勢調査)
3. 首都 ベオグラード(人口164万人)
4. 民族 セルビア人(83%), ハンガリー人(4%)等(2011年国勢調査)
5. 言語 セルビア語(公用語), ハンガリー語等
6. 宗教 セルビア正教(セルビア人), カトリック(ハンガリー人)等



7. 略史

年月	略史
6~7世紀	セルビア人等スラブ系民族がバルカン半島に定住。
11世紀	セルビア王国建国, 14世紀のドゥシャン王の時代に大いに栄える。
1389年	オスマン・トルコに敗北し, その支配下となる。
1878年	ベルリン条約によりセルビア王国の独立承認。
1918年	第一次世界大戦後, 「セルビア人・クロアチア人・スロベニア人王国」(後, ユーゴスラビア王国)建国。
1941年	第二次世界大戦中, ナチス・ドイツによる占領。ユーゴスラビア王国消滅。
1944年	「ユーゴスラビア社会主義連邦共和国」(6共和国で構成)の1共和国となる。
1992年	ユーゴ解体の中で, モンテネグロとともに「ユーゴスラビア連邦共和国」を建国。
1999年	コソボ紛争により, NATO空爆を受ける。コソボが国連の暫定行政下となる。
2003年	「セルビア・モンテネグロ」に国名変更。
2006年	モンテネグロの独立(6月)により, 「セルビア共和国」となる。
2008年	コソボがセルビアからの独立を宣言(2月)。
2014年	EU加盟交渉開始(1月)。

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 トミスラヴ・ニコリッチ(2012年5月31日就任。任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 アレクサンダル・ブチッチ(2014年4月就任。任期4年。)
 - (2) 副首相兼外相 イビツァ・ダチッチ(2014年4月就任。任期4年。)

経済

1. 主要産業 サービス業(60.7%), 工業(30.3%), 農業(9.0%)(2012年, 世銀統計)
2. GDP 439億米ドル(2014年, 世銀統計)
3. 一人当たりGNI 5,820米ドル(2014年, 世銀統計)
4. 経済成長率 -1.85%(2014年, セルビア統計局)
5. 貿易(2014年, セルビア統計局)
 - (1) 輸出 約148億米ドル
 - (2) 輸入 約206億米ドル
6. 主要貿易品目(2014年, セルビア統計局)
 - (1) 輸出 鉄鋼, 非鉄金属, 電気製品, 穀物, 果物・野菜
 - (2) 輸入 石油, 天然ガス, 自動車, 工業機械・機器, 非鉄金属
7. 通貨 ディナール



スロバキア共和国

Slovak Republic

一般事情

1. 面積 49,037平方キロメートル(日本の約7分の1)
2. 人口 542.6万人(2015年12月スロバキア統計局)
3. 首都 ブラチスラバ
4. 民族 スロバキア人80.7%, ハンガリー人8.5%等(2011年:国勢調査)
5. 言語 スロバキア語
6. 宗教 ローマ・カトリック62%, プロテスタント(ルター派)6%等(2011年:国勢調査)



7. 略史

年月	略史
9世紀	大モラヴィア国時代
10世紀	大モラヴィア国滅亡, ハンガリー王国の支配下に入る
1526年	スロバキア地域を含むハンガリー王国がハプスブルク家の統治下に入る
1867年	オーストリア＝ハンガリー二重帝国への改組
1918年	第一次世界大戦後のオーストリア＝ハンガリー帝国崩壊後, チェコスロバキア共和国建国
1939年	ナチス・ドイツの影響の下, スロバキア国独立
1945年	第二次世界大戦後, チェコスロバキア独立回復
1948年	共産主義体制確立
1968年	「ブラハの春」事件
1969年	チェコスロバキアの連邦化
1989年	民主革命(「ビロード革命」)により共産主義体制が終焉
1993年	チェコと平和裡に連邦を解消し, 独立
2004年	NATO, EU加盟

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 アンドレイ・キスカ(Andraj Kiska)大統領(2014年6月就任)(任期5年, 三選不可)
3. 政府
 - (1) 首相 ロベルト・フィツォ(Robert FICO)(2016年3月就任)
 - (2) 副首相兼外務・欧州問題大臣 ミロスラフ・ライチャーク(Miroslav LAJČÁK)(2016年3月就任)

経済

1. 主要産業 自動車産業, 電機産業
2. GDP 866億米ドル(2015年:IMF)
3. 一人当たりGDP 15,992米ドル(2015年:IMF)
4. 経済成長率 3.6%(2015年:IMF)
5. 総貿易額(2015年:スロバキア統計局)
 - (1) 輸出 679億ユーロ
 - (2) 輸入 646億ユーロ
6. 主要貿易品目(2015年:スロバキア経済省)
 - (1) 輸出 機械・電気機器, 車両, 卑金属
 - (2) 輸入 機械・電気機器, 鉱物性生産品, 車両
7. 通貨 ユーロ(EUR)



スロベニア共和国

Republic of Slovenia

一般事情

1. 面積 2万273平方キロメートル(四国とほぼ同じ)
2. 人口 約206万5千人(2015年10月(統計局))
3. 首都 リュブリャナ(人口28万7千人)(2015年7月(統計局))
4. 民族
5. 言語 スロベニア語
6. 宗教 カトリック 57.8%、イスラム教 2.4%、セルビア正教 2.3%、プロテスタント 0.8%、その他(含:不明・無信仰)37.7%(2002年国勢調査(統計局))



7. 略史

年月	略史
6世紀末	スラヴ人(スロベニア人)定住開始。アヴァール王国等異民族による支配が続く。
1282年	ハプスブルグ家の所領となる。以後1918年までハプスブルグ帝国領
1918年	セルビア人・クロアチア人・スロベニア人王国
1945年	ユーゴ構成共和国の一つとして発足
1991年6月	独立と主権を宣言
1992年1月	EU各国等が国家承認
1992年5月	国連加盟
2004年3月	NATO加盟
2004年5月	EU加盟
2007年1月	ユーロ参加
2007年12月	シェンゲン領域加入
2008年1月～6月	EU議長国
2010年7月	OECD加盟

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ボルト・パホル大統領(2012年12月就任、任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 ミロ・ツェラル首相(2014年9月就任)
 - (2) 外相 カルル・エリヤヴェツ外相(2014年9月就任、2012年より連続3政権で留任)

経済

1. 主要産業 自動車等輸送機械、電気機器、医薬品、金属加工、観光
2. GDP 373億ユーロ(2014年(統計局))
3. 一人当たりGDP 18,093ユーロ(2014年(統計局))
4. 経済成長率 3.0%(2014年(統計局))
5. 貿易額(2014年(統計局))
 - (1) 輸出 230.4億ユーロ
 - (2) 輸入 226.5億ユーロ
6. 貿易品目(2014年(統計局))
 - (1) 輸出 自動車等輸送機械、電気機械類、医薬品
 - (2) 輸入 自動車等輸送機械、鉄鋼、電気機械類
7. 通貨 ユーロ



ロシア連邦

Russian Federation

一般事情

1. 面積 約1,707万平方キロメートル(日本の45倍, 米国の2倍近く)
2. 人口 1億4,306万人(2012年1月)
3. 首都 モスクワ
4. 民族
5. 言語 ロシア語
6. 宗教 ロシア正教, イスラム教, 仏教, ユダヤ教等。



7. 略史

年月	略史
1917年	ロシア革命
1922年	ソヴィエト連邦成立
1991年	ソヴィエト連邦解体
	ロシア連邦誕生(エリツィン初代大統領)
2000年	プーチン大統領就任
2008年	メドヴェージェフ大統領就任
2012年5月	プーチン大統領就任

政治体制・内政

1. 政体 共和制, 連邦制(共和国や州等83の構成主体からなる連邦国家)
2. 元首 プーチン, ウラジーミル・ウラジーミロヴィチ大統領(2012年5月就任)
3. 政府
 - (1) 首相 メドヴェージェフ, ドミトリー・アナトリエヴィチ
 - (2) 外相 ラヴロフ, セルゲイ・ヴィクトロヴィチ

経済

1. 主要産業 鉱業(石油, 天然ガス, 石炭, 鉄鉱石, 金, ダイヤモンド等), 鉄鋼業, 機械工業, 化学工業, 繊維工業
2. GDP(2011年) 54.6兆ルーブル
3. 一人当たりGDP
4. 経済成長率(2011年) 4.30%
5. 貿易額(2011年)
 - (1) 輸出 5,220億ドル
 - (2) 輸入 3,232億ドル
6. 貿易品目(2011年)
 - (1) 輸出 石油, 石油製品, 天然ガス, 鉄鋼, 機械・設備
 - (2) 輸入 機械・設備, 自動車, 食料品, 医薬品
7. 通貨 ルーブル



ベラルーシ共和国

Republic of Belarus

一般事情

1. 面積 20万7,600平方キロメートル(日本の約半分)
2. 人口 約950万人(2016年1月)
3. 首都 ミンスク
4. 民族 ベラルーシ人(83.7%), ロシア人(8.3%), ポーランド人(3.1%), ウクライナ人(1.7%)
5. 言語 公用語はベラルーシ語(東スラヴ諸語の一つでロシア語に近い), ロシア語
6. 宗教 ロシア正教(84%), カトリック(7%), その他(3%), 無宗教(6%)



7. 略史

年月	略史
9-10世紀	ポロツク公国
10-12世紀	キエフ・ルーシ時代
13-14世紀	リトアニア大公国の構成地域となる
1569年	ポーランドとリトアニア大公国の連合国家成立
1772年-1795年	3度にわたるポーランド分割により、現在ベラルーシのほぼ全域、白ロシア東部が、ロシア領となる。
1914年8月	第1次世界大戦勃発。現在のベラルーシ西部がドイツの占領下に置かれる。
1918年3月	ドイツの占領下で、ベラルーシ人民共和国が成立。ドイツ軍撤退に伴い、当地の実権がポリシェヴィキに移行。
1919年1月	白ロシア・ソヴィエト社会主義共和国の成立。
1921年3月	ポーランド・ソヴィエト戦争の結果成立したリガ条約により、白ロシアの東半分がソ連領、西半分がポーランド領となる。
1922年12月	ソ連邦の結成に参加。
1939年9月	第二次世界大戦勃発。ソ連軍がポーランドに侵攻し、独ソ不可侵条約の秘密議定書に基づき、ポーランド西半分を白ロシアに編入。
1986年4月	隣国ウクライナでのチェルノブイリ原発事故により多大な被害。
1991年9月	「白ロシア・ソヴィエト社会主義共和国」より「ベラルーシ共和国」へ国名変更。
1991年12月	ロシア、ウクライナとともに独立国家共同体創設協定を締結。
1994年3月	ベラルーシ共和国憲法制定
1994年	第1回大統領選挙。アレクサンドル・ルカシェンコが当選。
1996年11月	憲法改正の国民投票(大統領権限の大幅強化)
1999年12月	ベラルーシ・ロシア連合国家創設条約
2001年	ルカシェンコ大統領二選
2004年10月	憲法改正の国民投票(大統領の三選禁止規定削除)
2006年	ルカシェンコ大統領三選
2010年	ルカシェンコ大統領四選
2015年	ルカシェンコ大統領五選

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 アレクサンドル・ルカシェンコ大統領(任期5年)
3. 政府
 - (1) 首相 アンドレイ・コビャコフ
 - (2) 外相 ヴラジーミル・マケイ

経済

1. 主要産業 加工業(22.4%), 商業(12.5%), 不動産業(9.3%), 建設業(8.3%), 交通・通信(7.7%) 農林畜産業(6.7%)(2015年:ベラルーシ共和国国家統計委員会)
2. GDP 620億ドル(2015年:IMF)
3. 一人当たりGDP 6,583ドル(2015年:IMF)
4. 経済成長率 -3.56%(2015年:IMF)
5. 総貿易額(2014年:ベラルーシ共和国国家統計委員会)
 - (1) 輸出 328億ドル
 - (2) 輸入 327億ドル
6. 主要貿易品目(2015年:ベラルーシ共和国国家統計委員会)
 - (1) 輸出 鉱物(石油製品など)(31.1%), 化学製品・ゴム(肥料, タイヤなど)(13.6%), 機械・設備・輸送機械(23.4%), 食料・農産品(14.6%)
 - (2) 輸入 鉱物(29.9%), 化学製品・ゴム(21.3%), 機械・輸送機械(13.8%), 食料・農産品(16.3%)
7. 通貨 ベラルーシ・ルーブル(BYR)



ウクライナ

Ukraine

一般事情

- 面積** 60万3,700平方キロメートル(日本の約1.6倍)
- 人口** 4,536万人(2014年 世界銀行)
- 首都** キエフ
- 民族** ウクライナ人(77.8%)、ロシア人(17.3%)、ベラルーシ人(0.6%)、モルドバ人、クリミア・タタール人、ユダヤ人等(2001年国勢調査)
- 言語** ウクライナ語(国家語)、その他ロシア語等
- 宗教** ウクライナ正教及び東方カトリック教。その他、ローマ・カトリック教、イスラム教、ユダヤ教等。



7. 略史

年月	略史
8世紀	キエフ・ルーシの成立
1240年	モンゴル軍キエフ攻略
1340年	ポーランドの東ガリツィア地方占領
1362年	リトアニアのキエフ占領
1648年	フメリニツキーの蜂起(ポーランドからの独立戦争)
1654年	ペレヤスラフ協定
1764年	ポルタヴァの戦い(ロシアからの独立戦争)
1853年	クリミア戦争
1914年	第一次世界大戦
1917年	ウクライナ人民共和国(中央ラダ政権)成立
1917ー1921年	ウクライナ・ソヴィエト戦争
1922年	ソビエト社会主義共和国連邦成立
1932年	大飢饉(ホロドモール)
1939年	第二次世界大戦
1941年	独ソ戦開始、独によるウクライナ占領
1954年	クリミアをウクライナに編入
1986年	チェルノブイリ原発事故
1991年	ウクライナ独立、ソ連邦崩壊、CIS創設
1996年	憲法制定、通貨フリヴニャ導入
2004年	オレンジ革命
2013ー2014年	マイダン革命(尊厳の革命)

政治体制・内政

- 政体** 共和制
- 元首** ペトロ・ポロシェンコ大統領(2014年6月～)
- 政府**
 - 首相 ヴォロディミル・フロイスマン(2016年4月～)
 - 外相 パウロ・クリムキン(2014年6月～)

経済

- 主要産業** 鉱工業(20.1%)、農林水産業(11.9%)、建設業(2.3%)、サービス業(65.7%)
(2015年:ウクライナ国家統計局)
- GDP** 1,318億ドル(2014年:世銀)
- 一人当たりGNI** 3,560ドル(2014年:世銀)
- 経済成長率** -9.9%(2015年:ウクライナ中央銀行)
- 総貿易額(2015年:ウクライナ国家統計局)**
 - 輸出 381億ドル
 - 輸入 375億ドル
- 主要貿易品目**
 - 輸出 鉄鋼・鉄鋼製品(24.8%)、穀物(15.9%)、機械・機器(10.3%)、油脂(8.7%)
 - 輸入 鉱物性燃料(29.0%)、機械・機器(16.7%)、プラスチック及びポリマー(7.1%)、自動車等輸送機器(4.3%)
- 通貨** フリヴニャ(UAH: hryvnia)



モルドバ共和国

Republic of Moldova

一般事情

1. 面積 3万3,843平方キロメートル(九州よりやや小さい)
2. 人口 約291万人(2014年国勢調査暫定結果, トランスニストリア地域を除く)
3. 首都 キシニョフ(ルーマニア語読みでキシナウ)
4. 民族 モルドバ(ルーマニア系)人(78.4%), ウクライナ人(8.4%), ロシア人(5.8%), ガガウス(トルコ系)人(4.4%)等
5. 言語 公用語はモルドバ(ルーマニア)語。ロシア語も一般に通用。
6. 宗教 キリスト教(正教)が優勢



7. 略史

年月	略史
1349年	ボグダニア公国建国(後のモルダヴィア公国)
1457年	シュテファン大公即位(～1504年), モルダヴィア公国の最盛期
1512年	オスマン帝国の宗主権下に
1792年	ヤシ条約(現在のトランスニストリア地域がオスマン帝国からロシアに割譲)
1806年	露土戦争(1812年, ブカレスト条約によりベッサラビアがロシア領に編入)
1859年	モルダヴィア公国とワラキア公国の合併
1917年	ロシア革命, 人民投票によりソヴィエトへの併合を決議
1918年	ルーマニア, ベッサラビア(現モルドバ共和国)を占領
1920年	パリ条約でルーマニアの領有を承認
1924年	ソ連, ドニエストル河東岸にウクライナ・ソヴィエト社会主義共和国の構成部分として「モルダヴィア自治共和国」を創設
1940年	ソ連, 独ソ不可侵条約秘密議定書に基づくドイツとの合意に従い, ベッサラビアを占領
1940年	ソ連, モルダヴィア・ソヴィエト社会主義共和国を創設
1947年	連合国とルーマニアの平和条約でベッサラビアのソ連への委譲を確認
1989年	モルダヴィア人民戦線の結成
1990年6月6日	共和国を「モルダヴィア・ソヴィエト社会主義共和国」から「モルドバ・ソヴィエト社会主義共和国」に変更
1990年6月23日	共和国主権宣言
1991年5月23日	国名をモルドバ共和国に変更
1991年12月21日	独立国家共同体創設協定議定書に署名
1992年	トランスニストリア紛争
1993年	通貨レイ導入
1994年	モルドバ共和国憲法採択

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ニコラエ・ティモフティ大統領(任期4年)
3. 政府
 - (1) 首相 パヴェル・フィリブ
 - (2) 副首相兼外務・欧州統合相 アンドレイ・ガルブル

経済

1. 主要産業 製造業(14.1%), 農業(12.8%), 卸・小売業(13.8%), 運輸・通信(9.9%)
(2014年:モルドバ国家統計局)
2. GNI 91億ドル(2014年:世銀)
3. 一人当たりGNI 2,550ドル(2014年:世銀)
4. 経済成長率 5%(2014年:世銀)
5. 総貿易額(2014年:モルドバ国家統計局)
 - (1) 輸出 23.3億ドル
 - (2) 輸入 53.2億ドル
6. 主要貿易品目(2014年:モルドバ国家統計局)
 - (1) 輸出 植物性生産品, 加工食品(飲料含む), 繊維・繊維製品
 - (2) 輸入 鉱物製品, 機械・設備, 化学品
7. 通貨 レイ(MDL)



エジプト・アラブ共和国

Republic of Poland

一般事情

1. 面積 約100万平方キロメートル(日本の約2.6倍)
2. 人口 9,000万人(出所:2015年エジプト中央動員統計局)
3. 首都 カイロ
4. 民族 主にアラブ人(その他, 少数のヌビア人, アルメニア人, ギリシャ人等)
5. 言語 アラビア語, 都市部では英語も通用
6. 宗教 イスラム教, キリスト教(コプト教)



7. 略史

年月	略史
紀元前32世紀頃	統一王朝成立
紀元前1世紀より	ローマ帝国領
4世紀より	ビザンツ帝国領
7世紀	イスラム化
16世紀	オスマントルコ帝国領
19世紀初頭より	オスマントルコ帝国のムハンマド・アリ・パシャの下で近代化に着手
1922年	英国より王制の国として独立
1952年	ナセル率いる自由将校団によるクーデターを経て共和制に移行
1979年	イスラエルと平和条約を締結。その結果, アラブ連盟の資格停止
1981年	サダト大統領暗殺。ムバラク副大統領が第四代大統領に就任。
1990年	湾岸危機において多国籍軍に参加
2005年	ムバラク大統領5選
2011年	大規模反政府デモ発生, ムバラク大統領辞任
2012年	ムルシー大統領就任, 新憲法成立
2013年7月	大規模な反政府デモ, ムルシー大統領解任, マンスール暫定大統領の下で暫定政府が成立
2014年1月	国民投票を経て, 修正憲法施行
2014年6月	大統領選挙を経て, エルシーシ氏(前国防相)が大統領に就任

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 アブドゥルファッターハ・エルシーシ大統領
3. 政府
 - (1) 首相 シェリーフ・イスマイル(2015年9月19日就任)
 - (2) 外相 サメハ・シュクリ(2014年6月17日就任)

経済

1. 主要産業 農業(GDPの15%), 製造業(16%), 石油・天然ガス(17%), 小売・卸売(11%)(出所: 2012/13年度エジプト財務省統計)
2. GDP 2,866億ドル(出所:2013/14年度エジプト財務省)
3. 1人当たり国民所得 3,341米ドル(出所:2013/14年度エジプト財務省)
4. 実質GDP成長率 2.2%(出所:2013/14年度エジプト財務省)
5. 貿易額(出所:2012/13年度エジプト中央銀行)
 - (1) 輸出 220.5億米ドル
 - (2) 輸入 608.4億米ドル
6. 主要貿易品目(出所:2014/15年度エジプト中央銀行)
 - (1) 輸出 原油, 原綿, 衣料品等
 - (2) 輸入 燃料, 中間財, 原材料等
7. 通貨 エジプト・ポンド(LE)とピアストル(PT) LE1=100PT



アフガニスタン・イスラム共和国

Islamic Republic of Afghanistan

一般事情

1. 面積 652,225平方キロメートル(日本の約1.7倍)
2. 人口 2,860万人(2015-16年推定値、2014-15年アフガニスタン中央統計局 Afghanistan Statistical Yearbook)
3. 首都 カブール
4. 民族 パシュトゥーン人、タジク人、ハザラ人、ウズベク人等
5. 言語 公用語であるダリー語、パシュトゥー語の他、ハザラ語、タジク語等
6. 宗教 イスラム教
(主にスンニー派のハナフィ学派であるが、ハザラ人はシーア派)



7. 略史

長年の他民族による支配の後、1747年ドゥラーニー王朝成立。バラクザイ王朝(1826～1973年)下の1880年、英国の保護領となるが、1919年独立を達成。1973年7月共和制に移行後、1978年4月軍部クーデターにより人民民主党政権成立。1979年12月ソ連の軍事介入のもとカルマル政権成立。1986年5月ナジブラが書記長就任。1989年2月ジュネーブ合意に基づき、駐留ソ連軍の撤退完了。1992年4月ムジャーヒディーン・ゲリラ勢力の軍事攻勢によりナジブラ政権が崩壊し、ムジャーヒディーン政権が成立するが、各派間の主導権争いにより内戦状態が継続。1994年頃から、イスラムへの回帰を訴えるタリバーンが勢力を伸ばし、1996年9月に首都カブールを制圧、1999年までには国土の9割を支配するに到った。2001年10月より、米国同時多発テロ事件を機とする米・英等によるアル・カーイダ及びタリバーンに対する軍事行動が行われ、12月には北部同盟等がタリバーン支配地域を奪還した。アフガニスタン各派の代表は今後の和平プロセスに関する合意を達成し(ボン合意)、2002年6月にはこの合意に基づき緊急ロヤ・ジェルガが開催され、カルザイ暫定政権議長を大統領とする移行政権が成立した。ボン合意の要請を受け、安保理決議により国際治安支援部隊(ISAF)の設立が承認され、アフガニスタン国内の治安維持について同国政府を支援することになった。その後、憲法制定ロヤ・ジェルガの開催により、2004年1月に新しい憲法が制定された。同年10月9日に第一回大統領選挙が行われ、カルザイ大統領が当選(12月7日、大統領就任式典)。2009年8月、第二回大統領選挙が実施され、カルザイ大統領は当選の要件である過半数の得票に届かなかったものの、対立候補が決選投票を辞退したために再選(同年11月19日大統領就任式典)。2014年の第三回大統領選挙は、4月5日の第一回投票と6月14日の決選投票を経て当選者が決まらず、決選投票で劣勢となったアブドゥッラー・アブドゥッラー候補(元外相)支持者が、アシュラフ・ガーニ候補(元財務相)側による不正投票を厳しく追及して投票結果を受け入れなかったことから、事態が緊迫化した。ケリー米国務長官が二度カブールを訪問し仲介に乗り出した結果、9月29日、ガーニ候補が大統領、アブドゥッラー候補が新設の行政長官のポストに就任して政治権力を分け合う国家統一政府(National Unity Government)が発足した。アフガニスタン史上初めての民主的な政権交代が実現した。2014年末、ISAFからアフガニスタン治安部隊に治安権限が委譲され、翌2015年からアフガニスタン政府が自らの治安に責任を負うことになった。

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 アシュラフ・ガーニ大統領

経済

1. 主要産業 サービス産業(GDP寄与率 51.3%)、農業(同 24.3%)、鉱工業・製造業(同 20.9%)
(2014-15年アフガニスタン中央統計局 Afghanistan Statistical Yearbook)
2. GDP 210億ドル(同上)
3. 一人当たりGDP
4. 経済成長率 2.2%(同上)
5. 総貿易額(2014-15年:アフガニスタン中央統計局 Afghanistan Statistical Yearbook)
 - (1)輸出 5.71億ドル
 - (2)輸入 77.29億ドル
6. 主要貿易品目(2012-13年アフガニスタン中央統計局 Afghanistan Statistical Yearbook)
 - (1)輸出 じゅうたん、レーズン、ピスタチオ、甘草、羊毛、干しイチジク、アーモンド、羊皮等
 - (2)輸入 石油、セメント、鉄棒、電化製品、小麦、機械類等
7. 通貨 アフガニー



イラン・イスラム共和国

Islamic Republic of Iran

一般事情

1. 面積 1,648,195平方キロメートル(日本の約4.4倍)
2. 人口 7,850万人(2014年, 世界人口白書2014)
3. 首都 テヘラン
4. 民族 ペルシャ人(他にアゼリ系トルコ人, クルド人, アラブ人等)
5. 言語 ペルシャ語, トルコ語, クルド語等
6. 宗教 イスラム教(主にシーア派), 他にキリスト教, ユダヤ教, ゴロアスター教等



7. 略史

アケネス朝ペルシャ(紀元前5世紀), ササン朝ペルシャ(紀元3世紀)時代には大版図を築く。その後, アラブ, モンゴル, トルコ等の異民族支配を受けつつもペルシャ人としてのアイデンティティを保持し, 1925年にパフラヴィー(パーレヴィ)朝が成立。1979年, ホメイニ師の指導のもと成就したイスラム革命により現体制となる。イラン・イラク紛争(1980年~1988年)及びホメイニ師逝去(1989年6月)後, 1989年にハメネイ大統領が最高指導者に出選され, ラフサンジャニ政権(2期8年), ハタミ政権(2期8年), アフマディネジャード政権(2期8年)を経て, 2013年8月, ローハニ政権が発足。

政治体制・内政

1. 政体 イスラム共和制
2. 最高指導者 セイエド・アリー・ハメネイ師(1989年6月)
3. 政府
 - (1) 大統領 ハッサン・ローハニ(2013年8月就任)
 - (2) 外相 モハンマド・ジャヴァード・ザリーフ(2013年8月就任)

経済

1. 主要産業 石油関連産業
2. GDP 4,027億ドル(2014年, IMF推計)
3. 一人当たりGDP 5,165ドル(2014年, IMF推計)
4. GDP成長率 9.6%(2014年, IMF推計)
5. 総貿易額(2012年3月~2013年3月, イラン中央銀行)
 - (1) 輸出 980億3,300万ドル
 - (2) 輸入 534億1,000万ドル
6. 主要貿易品目(イラン税関統計等)
 - (1) 輸出 原油, 天然ガス, 液化プロパン, その他ガス製品
 - (2) 輸入 鉄鋼, とうもろこし, 精米, 小麦
7. 通貨 リアル



イラク共和国

Republic of Iraq

一般事情

1. 面積 約43.74万平方キロメートル(日本の約1.2倍)
2. 人口 約3,481万人(2014年:世銀)
3. 首都 バグダッド(人口約700万人~800万人)
4. 民族 アラブ人(シーア派約6割, スンニ派約2割), クルド人(約2割), トルクメン人, アッシリア人等
5. 言語 アラビア語, クルド語(共に公用語)他
6. 宗教 イスラム教(スンニ派, シーア派), キリスト教他



7. 略史

紀元前6000年頃からシュメール人が世界で最初の都市文明を興し, 古代メソポタミア文明の繁栄の地となった。アッバース朝(750~1258年)がバグダッドを首都に定め(766年), イスラム文化が興隆。その後, オスマン・トルコ等の非アラブによる支配を経て, 1920年から英国の委任統治を受けた。1932年, ファイサルを王とする王国として独立, 1958年共和国革命, 1968年バクル将軍によるバース党政権樹立を経て, 1979年サッダーム・フセインが大統領に就任。フセイン政権の下, イラン・イラク戦争(1980年9月~1988年8月), クウェート侵攻(1990年8月), 湾岸戦争(1991年1月~2月)等が行われた。2003年3月, 米国等による対イラク武力行使が開始され, 4月にはバグダッドが事実上陥落, フセイン政権は崩壊した。

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 フアード・マアスーム大統領(2014年7月24日選出)
3. 政府
 - (1) 首相 ハイダル・アル・アバーディー
 - (2) 外相 イブラヒーム・アル・ジャアファリー

経済

1. 主要産業 石油
2. GDP
3. 一人当たりGDP 6,420ドル(2014年, 世銀)
4. 経済成長率
5. 総貿易額(2014年, IMF)
 - (1) 輸出 79,539百万ドル
 - (2) 輸入 50,412百万ドル
6. 主要貿易品目 原油(政府歳入の84%)
7. 通貨 イラク・ディナール(ID)



トルコ共和国

Republic of Turkey

一般事情

1. 面積 780,576平方キロメートル(日本の約2倍)
2. 人口 78,741,053人(2015年, トルコ国家統計庁)
3. 首都 アンカラ
4. 民族 トルコ人(南東部を中心にクルド人, その他アルメニア人, ギリシヤ人, ユダヤ人等)
5. 言語 トルコ語(公用語)
6. 宗教 イスラム教(スンニ派, アレヴィー派)が大部分を占める。
その他ギリシヤ正教徒, アルメニア正教徒, ユダヤ教徒等。



7. 略史

年月	略史
1299年	オスマン帝国成立
	(最盛期にはバルカン, アナトリア, メソポタミア, 北アフリカ, アラビア半島にまで及ぶ大帝國に発展)
1919年～1922年	祖国解放戦争
1922年	オスマン帝国滅亡
1923年10月29日	ローザンヌ条約に基づきトルコ共和国成立 (初代大統領 ケマル・アタテュルク)
1952年	NATO加盟
1960年	軍による「5.27クーデター」
1961年	民政移管
1971年	軍による「書簡によるクーデター」, 政権交代
1974年	キプロス進攻
1980年	軍による「9.12クーデター」
1983年	民政移管
1999年	EU加盟候補国に決定
2005年	EU加盟交渉開始

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 レジェップ・タイップ・エルドアン大統領(2014年8月28日就任:任期5年)
3. 政府
 - 首相 ビナリ・ユルドウルム(Mr. Binali YILDIRIM)
 - 副首相 ヌレツェティン・ジャニクリ(Mr. Nurettin CANIKLI)
 - 副首相 メフメト・シムシェッキ(Mr. Mehmet SIMSEK)
 - 副首相 ヌーマン・クルトウルムシュ(Mr. Numan KURTULMUS)
 - 副首相 トゥールル・トゥルケシュ(Mr. Tugrul TURKES)
 - 副首相 ヴェイシ・カイナック(Mr. Veysi KAYNAK)
 - 外相 メヴリュト・チャヴシュオール(Mr. Mevlut CAVUSOGLU)

経済

1. 主要産業 サービス業(57.4%), 工業(23.4%), 農業(7.6%)
2. GDP 7,199億ドル
3. 一人当たりGDP 9,261ドル
4. 経済成長率 4.00%
5. 総貿易額(2015年, トルコ国家統計庁)
 - (1)輸出 1,439.3億ドル
 - (2)輸入 2,072億ドル
6. 主要貿易品目(トルコ国家統計庁)
 - (1)輸出 自動車・部品(12.1%), 機械類(8.6%), 貴金属類(7.8%), ニット衣類(6.2%)
 - (2)輸入 鉱物性燃料(18.3%), 機械類(12.3%), 電気機器(8.5%), 自動車・部品(8.5%)
7. 通貨 トルコ・リラ



シリア・アラブ共和国

Syrian Arab Republic

一般事情

1. 面積 18.5万平方キロメートル(日本の約半分)
2. 人口 2,240万人(2012年世銀)
3. 首都 ダマスカス
4. 民族 アラブ人(90.3%)、クルド人、アルメニア人、その他(9.7%)
(2009年 CIA The World Factbook)
5. 言語 アラビア語
6. 宗教 イスラム教 90%(スンニー派 74%、アラウィ派、ドルーズ派など 16%)
キリスト教 10%



7. 略史

年月	略史
1918年	オスマン・トルコより独立
1920年	仏の委託統治領となる
1946年	仏より独立

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 バッシャー・アル・アサド大統領
(2000年7月就任、2007年5月再任、2014年6月3選、任期7年)
3. 政府
 - (1) 首相 ナーディル・ハルキー(2012年8月就任)
 - (2) 外相 ワリード・アル・ムアツリム(2006年2月就任)

経済

1. 主要産業 石油生産業、繊維業、食品加工業
2. GDP 737億ドル(2012年世銀)
3. 一人当たりGDP 3,289ドル(2012年世銀)
4. GDP成長率 -2.3%(2011年 CIA The World Factbook)
5. 貿易額(2010年 UN data)
 - (1) 輸出 113億ドル
 - (2) 輸入 175億ドル
6. 主要貿易品目(2010年 UN data)
 - (1) 輸出 石油・石油製品、繊維製品、果物・野菜
 - (2) 輸入 金属・金属製品、機械類、自動車等の輸送機材、化学製品
7. 通貨 シリア・ポンド



ヨルダン・ハシェミット王国

Hashemite Kingdom of Jordan

一般事情

1. 面積 8.9万平方キロメートル(日本の約4分の1)
2. 人口 645.9万人(2013年世銀)
3. 首都 アンマン(Amman)
4. 民族
5. 言語 アラビア語(英語も通用)
6. 宗教 イスラム教 93%、キリスト教等 7%
7. 略史 7世紀よりイスラム諸王朝の支配を受け、16世紀からはオスマントルコの支配下に入る。



年	略史
1919年	英の委任統治領となる
1923年	トランスヨルダン首長国建国
1946年	トランスヨルダン王国として独立
1950年	ヨルダン・ハシェミット王国と改称

政治体制・内政

1. 政体 立憲(世襲)君主制、元首は国王
2. 元首 アブドッラー2世・イブン・アル・フセイン国王陛下
(His Majesty King Abdullah II Ibn Al Hussein) (1999年即位)
3. 政府
 - (1) 首相 アブドッラー・アル＝ヌスール首相(Dr. Abdullah Ensour)
 - (2) 外相 ナーセル・ジュデ(Mr. Nasser Judeh)

経済

1. 主要産業 製造業、運輸・通信業、金融業
2. GNI 319.7億米ドル(2013年世銀)
3. 一人当たり GNI 4,950米ドル(2013年世銀)
4. 経済成長率 2.8%(2013年世銀)
5. 総貿易額(2013年、ヨルダン中央銀行)
 - (1) 輸出 79.3億ドル
 - (2) 輸入 194.4億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 衣料品、燐鉱石、カリ、化学肥料、医薬品
 - (2) 輸入 原油、自動車・車両、機械類、電気機器
7. 通貨 ヨルダン・ディナール(JOD)

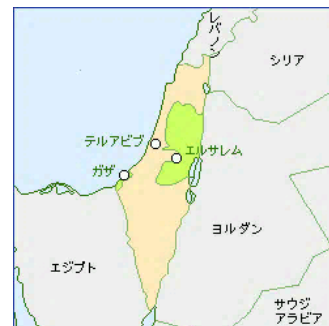


イスラエル国

State of Israel

一般事情

1. 面積 2.2万平方キロメートル(日本の四国程度)(注1)
2. 人口 約834万人(2015年5月 イスラエル中央統計局)
3. 首都 エルサレム(注2)
4. 民族 ユダヤ人(約75.0%), アラブ人その他(約25.0%)(2014年5月 イスラエル中央統計局)
5. 言語 ヘブライ語, アラビア語
6. 宗教 ユダヤ教(75.1%), イスラム教(17.3%), キリスト教(1.9%), ドルーズ(1.6%)(2012年 イスラエル中央統計局)



7. 略史

1947年国連総会はパレスチナをアラブ国家とユダヤ国家に分裂する決議を採択。イスラエルは48年独立を宣言。48年, 56年, 67年, 73年と周辺アラブ諸国と4度にわたり戦争。その後, 79年にエジプトと平和条約を締結。94年10月ヨルダンと平和条約を締結。パレスチナ解放機構(PLO)とは, 93年9月, 相互承認を行い暫定自治原則宣言(オスロ合意)に署名。その後, 暫定合意に従い, 西岸・ガザではパレスチナ暫定自治政府による自治が実施されている。

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ルーベン(ルヴィ)・リヴリン大統領(Mr. Reuven (Ruv) Rivlin)
3. 政府
首相兼外相 ビンヤミン・ネタニヤフ(Mr. Benjamin Netanyahu)

経済

1. 主要産業 鉱工業(情報通信, ハイテク, 医療・光学機器, ダイヤモンド加工, 化学製品, 繊維等), 金融・サービス業
2. GDP 2,727億ドル(2013年)
3. 一人当たりGDP 34,700ドル(2013年)
4. 経済成長率 3.3%(2013年)
5. 総貿易額(2013年、イスラエル中央統計局)
 - (1)輸出 667億ドル
 - (2)輸入 720億ドル
6. 貿易品目
 - (1)輸出 ダイヤモンド, 医療精密機器, 化学製品, 電子部品等
 - (2)輸入 機械類, 輸送機器, 燃料, 化学品
7. 通貨 新シェケル(NIS)

(注1)数字はイスラエルが併合した東エルサレム及びゴラン高原を含むが, 右併合は日本を含め国際的には承認されていない。

(注2)日本を含め国際的には認められていない。



サウジアラビア王国

Kingdom of Saudi Arabia

一般事情

1. 面積 215万平方キロメートル(日本の約5.7倍)
2. 人口 3,089万人(2014年、世銀)
3. 首都 リヤド
4. 民族 アラブ人
5. 言語 アラビア語(公用語)
6. 宗教 イスラム教



政治体制・内政

1. 政体 君主制
2. 元首 サルマン・ビン・アブドルアジーズ・アール・サウード国王
(2015年1月即位、第7代国王、敬称:二聖モスクの守護者)
(Custodian of the Two Holy Mosques King Salman bin Abdulaziz Al Saud)
3. 政府
 - (1) 首相 国王が兼任
 - (2) 外相 アーデル・ビン・アフマド・アル・ジュベイル閣下

経済

1. 主要産業 石油(原油生産量1,030.0万B/D(2015年3月、石油鉱物資源省))、LPG、石油化学
2. GDP 約6,535億ドル(2015年, IMF)
3. 一人当たりGDP 20,813ドル(2015年推定値, IMF)
4. GDP成長率(実質) 3.4%(2015年, IMF)
5. 総貿易額(2014年, サウジ通貨庁)
 - (1) 輸出 3,424億ドル
 - (2) 輸入 1,738億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 原油、石油製品、LPG
 - (2) 輸入 機械機器、自動車、食料品、化学・金属製品、繊維製品
7. 通貨 サウジアラビア・リヤル(SR)



バーレーン王国

Kingdom of Bahrain

一般事情

1. 面積 769.8平方キロメートル(2012年中央情報局。東京23区と川崎市を併せた面積とほぼ同じ大きさ)
2. 人口 131.5万人、うちバーレーン人は、63.1万人(48%)(2014年、Informatics & e-Government Authority)
3. 首都 マナーマ市
4. 民族 アラブ人
5. 言語 アラビア語
6. 宗教 イスラム教
7. 略史



古代バビロニア、アッシリア時代にはディルムーンという名の有力な貿易中継地であり、またBC3世紀から15世紀にかけては真珠の産地として栄えた。18世紀にアラビア半島から移住したハリーファ家がバーレーンの基礎を作り、1932年には石油の生産を開始、その後近代化を進め、1971年8月英国から独立した。

政治体制・内政

1. 政体 立憲君主制
2. 元首 ハマド・ビン・イーサ・アール・ハリーファ国王
3. 政府
 - (1) 首相 ハリーファ・ビン・サルマン・アール・ハリーファ
 - (2) 外相 ハーリド・ビン・アハマド・ビン・ムハンマド・アール・ハリーファ

経済

1. 主要産業 石油精製、石油化学、金融サービス、アルミニウム精錬、運輸・通信サービス等
2. GDP 約299億ドル(2014年推計／Informatics & e-Government Authority)
3. 一人当たりGDP 23,309ドル(2014年推計／Informatics & e-Government Authority)
4. 経済成長率 4.5%(2014年推計／Informatics & e-Government Authority)
5. 総貿易額(2014年)(非石油部門のみ、中央情報局)
 - (1) 輸出 84.13億ドル
 - (2) 輸入 122.16億ドル
6. 主要貿易品目(2011年)(Informatics & e-Government Authority)
 - (1) 輸出 石油、鋼鉄製品、アルミニウム製品、石油化学製品、衣料品、食品
 - (2) 輸入 原油(精製用)、鋼鉄製品、自動車、電気製品、アルミ原料、食肉
7. 通貨 バーレーン・ディナール(BD)



カタール国

State of Qatar

一般事情

1. 面積 11,427平方キロメートル(秋田県よりもやや狭い面積に相当)
2. 人口 約226万人(2014年11月／カタール開発計画・統計省)
3. 首都 ドーハ
4. 民族 アラブ人
5. 言語 アラビア語
6. 宗教 イスラム教



7. 略史

18世紀から19世紀にかけてクウェート、アラビア半島内陸部の部族がカタールに移住したことにより、現在のカタールの部族構成が成立した。その後1916年に英国の保護下に入る。1968年英国がスエズ以東から軍事撤退を行う旨宣言したことにより、1971年9月3日、カタールは独立を達成した。

政治体制・内政

1. 政体 首長制
2. 元首 シェイク・タミーム・ビン・ハマド・アール・サーニ 首長
3. 政府
 - (1) 首相 シェイク・アブドッラー・ビン・ナーセル・ビン・ハリーフ・アール・サーニ
 - (2) 外相 シェイク・ムハンマド・ビン・アブドルラフマン・アール・サーニ

経済

1. 主要産業 原油、天然ガス
2. GDP 約2,101億ドル(2014年／IMF)
3. 一人当たりGDP 約7万9千ドル(2015年／IMF推計)
4. GDP成長率(実質) 4.7%(2015年／IMF推計)
5. 総貿易額(2013年／カタール開発計画・統計省)
 - (1) 輸出 1,270億ドル(FOB)
 - (2) 輸入 304億ドル(FOB)
6. 主要貿易品目(2013年／カタール開発計画・統計省)
 - (1) 輸出 LNG、石油、石油化学製品
 - (2) 輸入 自動車、飛行機部品、洋上設備
7. 通貨 カタール・リヤル



イエメン共和国

Republic of Yemen

一般事情

1. 面積 55.5万平方キロメートル(日本の約1.5倍弱)
2. 人口 約2,618万人(2014年/世銀)
3. 首都 サヌア
4. 民族 主としてアラブ人
5. 言語 アラビア語
6. 宗教 イスラム教(スンニー派及びザイド派(シーア派の一派))



7. 略史

年月	略史
紀元前10世紀頃～	古代イエメンの王国はインドと地中海及び東アフリカの貿易の中継地として繁栄。古代ギリシャ人、ローマ人から「アラビア・フェリックス」(幸福のアラビア)と呼ばれる。
9世紀～	ザイド派のイマーム(宗教指導者)が支配。
16世紀～	オスマン・トルコが北イエメン地域を支配。
1839年	英国がアデンを占領。以降南イエメン地域を保護領とした。
	北イエメン地域では、1918年オスマン・トルコからイマーム王国が独立。その後1962年には軍による共和制革命によりイマーム王制が廃止され、イエメン・アラブ共和国が成立(旧北イエメン)。
	南イエメン地域では、1962年に南アラビア連邦が発足したが、反英運動が激化し、1967年英国から南イエメン人民共和国として独立。1969年マルクス・レーニン主義を標榜する社会主義政権が誕生し、1970年にイエメン民主人民共和国と国名を改めた(旧南イエメン)。
	東西冷戦構造もあり、1970年代、1980年代には南北イエメン間でたびたび武力衝突が発生したが、統一への努力は継続された。
1989年11月	アデン合意により南北統一への途が開かれる。
1990年5月	南北イエメン統合により現在のイエメン共和国が成立。

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 アブドラッポ・マンスール・ハーディ大統領
3. 政府
 - (1) 副大統領兼首相 ハーリド・マフフーズ・アブドッラー・バハーハ
 - (2) 副首相兼外相 アブドルマリク・ミフラーフィ

経済

1. 主要産業 石油・天然ガス産業、農業、漁業
2. GDP
3. 一人当たりGNI 1,370ドル(2013年/世銀)
4. 実質GDP成長率 0.3%(2014年/世銀推計)
5. 総貿易額(2013年/IMF推計)
 - (1) 輸出 76.39億ドル
 - (2) 輸入 98.92億ドル
6. 主要貿易品目(2015年、越税関総局)
 - (1) 輸出 石油、コーヒー豆、魚介類、天然ガス
 - (2) 輸入 食料品及び動物(食用)、機械類、化学製品
7. 通貨 イエメン・リアル(YR)



オマーン国

Sultanate of Oman

一般事情

1. 面積 約30万9千500平方キロメートル(日本の約85%)
2. 人口 415万人(2015年オマーン国立情報・統計センター)
3. 首都 マスカット
4. 民族
5. 言語 アラビア語(公用語)、英語も広く通用する
6. 宗教 イスラム教 (イバード派が主流)



7. 略史

年月	略史
1世紀～2世紀頃	アラブ人の移動・定住
7世紀	イスラム改宗
16世紀～17世紀	ポルトガルの支配
1650年	イマーム・ヤールビ王朝によるポルトガル人追放、全国統一
1749年	アフマド・ビン・サイード、イマームを号しサイード王朝始まる
1807年～1856年	サイード・ビン・スルタンの治世(最盛期)
1913年～1920年	内戦
1960年～1975年	ドファール地方の反乱
1970年	現カブース国王即位

政治体制・内政

1. 政体 君主制
2. 元首 カブース・ビン・サイード国王陛下
(His Majesty Sultan Qaboos bin Said) (1970年7月23日即位)
3. 政府
 - (1) 国王が首相、外相、財務相、国防相を兼任
 - (2) 国王代理 アスアド・ビン・ターリク・アール・サイード
閣議担当副首相 ファハド・ビン・マフムード・アール・サイード
 - (3) 外務担当相 ユーセフ・ビン・アラウィ・ビン・アブドラー

経済

1. 主要産業 石油関連業、農漁業、観光業
2. GDP 771億ドル(2014年 IMF統計(2013年データ))
3. 一人当たりGNI 21,456ドル(2014年 IMF統計(2013年データ))
4. 実質GDP成長率 4.8%(2014年IMF統計(2013年データ))
5. 総貿易額(国立情報・統計センター統計資料(2013年データ))
 - (1) 輸出 52,138百万ドル
 - (2) 輸入 28,636百万ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 石油、LNG、ライム、小麦粉、デーツ
 - (2) 輸入 機械機器、食料品
7. 通貨 オマーン・リアル(RO)



アラブ首長国連邦

United Arab Emirates

一般事情

1. 面積 83,600平方キロメートル
2. 人口 約945万人(2014年)(世銀)
3. 首都 アブダビ
4. 民族 アラブ人
5. 言語 アラビア語
6. 宗教 イスラム教



7. 略史

紀元前3000年頃にさかのぼる居住痕が存在。7世紀イスラム帝国、次いでオスマン・トルコ、ポルトガル、オランダの支配を受ける。17世紀以降、英国のインド支配との関係で、この地域の戦略的重要性が認識された。18世紀にアラビア半島南部から移住した部族が現在のUAEの基礎を作った。1853年、英国は現在の北部首長国周辺の「海賊勢力」と恒久休戦協定を結び、以後同地域は休戦海岸と呼ばれた。1892年には、英国の保護領となった。1968年英国がスエズ運河以東撤退を宣言したため、独立達成の努力を続け、1971年12月、アブダビ及びドバイを中心とする6首長国(翌年2月ラース・アル・ハイマ首長国が参加)が統合してアラブ首長国連邦を結成した。

政治体制・内政

1. 政体 7首長国による連邦制
2. 元首 大統領: ハリーファ・ビン・ザイド・アール・ナヒヤーン殿下(アブダビ首長)
3. 政府
 - (1) 首相 ムハンマド・ビン・ラーシド・アール・マクトゥーム殿下(副大統領、ドバイ首長)
 - (2) 外相 アブダッラー・ビン・ザイド・アール・ナヒヤーン殿下

経済

1. 主要産業 石油・天然ガス、建設、サービス
2. GDP 4,016億ドル(2014年暫定値)(世銀)
3. 一人当たりGDP 42,522ドル(2014年)(世銀)
4. GDP成長率 3%(2015年)(IMF推計)
5. 総貿易額(2014年、UNCTAD)
 - (1) 輸出 3,600億ドル
 - (2) 輸入 2,620億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 原油、天然ガス、原油製品、再輸出品(金、電化製品等)
 - (2) 輸入 自動車、機械、電化製品
7. 通貨 ディルハム



クウェート国

State of Kuwait

一般事情

1. 面積 17,818平方キロメートル(四国とほぼ同じ)
2. 人口 428万人(内クウェート人131万人)(2016年、クウェート市民調査局)
3. 首都 クウェート
4. 民族 アラブ人
5. 言語 アラビア語
6. 宗教 イスラム教



7. 略史

16世紀にヨーロッパ列強が湾岸地域へ進出するようになりクウェートの存在が知られるようになった。18世紀アラビア半島中央部から移住した部族がクウェートの基礎をつくった。1899年英国の保護国となる。1938年に大油田が発見され、1961年6月19日英国から独立。

政治体制・内政

1. 政体 首長制
2. 元首 シェイク・サバーハ・アル・アハマド・アル・ジャービル・アル・サバーハ首長殿下
(H.H. Sheikh Sabah Al-Ahmad Al-Jaber Al-Sabah) (2006年1月29日即位)
3. 政府
 - (1) 首相 シェイク・ジャービル・ムバーラク・アル・ハマド・アル・サバーハ
 - (2) 外相 シェイク・サバーハ・アル・ハーリド・アル・ハマド・アル・サバーハ

経済

1. 主要産業 石油 原油確認埋蔵量 1,015億バレル、世界第7位 可採年数 89年(2014年、BP統計)
2. GDP 約1,726億ドル(2014年、IMF)
3. 一人当たりGDP 約43,200ドル(2014年、IMF)
4. 実質経済成長率 1.2%(2015年、IMF推計)
5. 貿易額(2014年、クウェート中央統計局)
 - (1) 輸出 1,008億ドル
 - (2) 輸入 310億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 石油、石油製品、肥料
 - (2) 輸入 食料品、建設資材、車両及び部品、衣類
7. 通貨 クウェート・ディナール(KD)



レバノン共和国

Republic of Lebanon

一般事情

1. 面積 10,452平方キロメートル(岐阜県程度)
2. 人口 約443万人(2012年世銀)
3. 首都 ベイルート
4. 民族 アラブ人(95%)、アルメニア人(4%)、その他(1%)
(2013年CIA The World Factbook)
5. 言語 アラビア語(仏語及び英語が通用)
6. 宗教 キリスト教(マロン派、ギリシャ正教、ギリシャ・カトリック、ローマ・カトリック、アルメニア正教)、イスラム教(シーア派、スンニ派、ドルーズ派)等18宗派



7. 略史

年月	略史
16世紀	オスマン・トルコの支配下に入る
1920年	仏の委託統治領となる
1943年	仏より独立
1975年	レバノン内戦始まる
1978年	イスラエルのレバノン侵攻
1989年	ターイフ合意(国民和解憲章)成立
1990年	内戦終結
2000年	イスラエル軍南レバノンから撤退
2005年	シリア軍レバノンから撤退

政治体制・内政

1. 政体 共和制
2. 元首 ミッシェル・スレイマン前大統領(2008年5月就任)の任期が2014年5月に終了。後任の大統領は選出されず、8月現在空席。
3. 政府
 - (1) 首相 タンマーム・サラーム(2014年2月就任)
 - (2) 外務・移民相名 ジブラーン・バシール(2014年2月就任)

経済

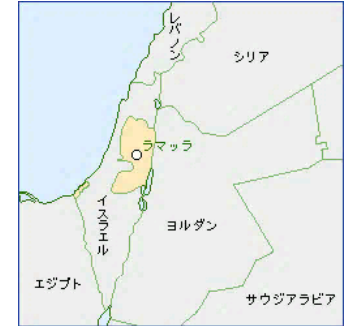
1. 主要産業 金融業、観光業、食品加工業等
2. GDP(名目) 429.5億ドル(2012年世銀)
3. 一人当たりGDP 9,190ドル(2012年世銀)
4. GDP成長率 1.0%(2012年世銀)
5. 貿易額(2012年 レバノン政府)
 - (1) 輸出 45億ドル
 - (2) 輸入 213億ドル
6. 主要貿易品目(2012年 レバノン政府)
 - (1) 輸出 真珠、卑金属、機械
 - (2) 輸入 鉱物、化学製品、貴金属
7. 通貨 レバノン・ポンド(LBP)

パレスチナ自治政府

Palestinian Authority

一般事情

1. 面積 約6,020平方キロメートル(西岸地区5,655平方キロメートル 三重県と同程度。ガザ地区365平方キロメートル 東京23区の約6割)
2. 人口 約1,210万人
3. 首都 ラマッラ(西岸地区)
4. 民族 アラブ人
5. 言語 アラビア語
6. 宗教 イスラム教(92%)、キリスト教(7%)、その他(1%)



7. 略史

- (1) 1947年国連総会はパレスチナをアラブ国家とユダヤ国家に分裂する決議を採択。イスラエルは1948年独立を宣言、1967年第三次中東戦争によりイスラエルが西岸・ガザを占領。
- (2) 1993年のオスロ合意等に基づき、1995年からパレスチナ自治政府(PA)が西岸及びガザで自治を実施。
- (3) 2004年11月、アラファト・パレスチナ解放機構(PLO)議長死去。2005年1月の大統領選挙でアッバース首相(当時)が大統領に就任。
- (4) 2006年1月の立法評議会選挙において、ハマスが過半数の議席を獲得。07年3月、サウジアラビアの仲介でパレスチナ諸派間の挙国一致内閣が成立したが、07年6月、ハマスは武力でガザ地区を掌握。
- (5) 2012年11月、パレスチナは国連の非加盟オブザーバー国家の地位獲得に係る国連総会決議案を提出し採択(我が国は賛成)。
- (6) 2014年4月、ファタハ率いるPLOとハマスが内閣改造や選挙実施で合意。同年6月、ハムダッラー首相が新内閣を組閣。

政治体制・内政

1. 政体
2. 元首 マフムード・アッバース(PLO議長を兼任)
3. 政府
 - (1) 首相 ラミー・ハムダッラー

経済

1. 主要産業 農・漁業(3.8%)、工業(14.5%)、建設業(7.2%)、小売業・貿易(17.3%)、金融・仲介(3.7%)、公共・防衛(13.0%)、サービス業(20.6%)、運輸・通信業(1.6%)、(2014年GDPに占める割合、PCBS)
2. GDP(名目) 約127億ドル(2014年 IMF推定)
3. 一人当たりGDP 約2,801ドル(2014年 IMF推定)
4. GDP成長率 -0.4%(2014年 IMF推定)
5. 貿易額(2014年推定、IMF)
 - (1) 輸出 約23億ドル
 - (2) 輸入 約78億ドル
6. 主要貿易品目
 - (1) 輸出 セメント、石灰岩、オリーブなど
 - (2) 輸入 石油・石油製品、穀物、非金属鉱物製品など
7. 通貨 自国通貨なし(イスラエル・シェケル)

[企画・総括] 倉澤 治雄 国立研究開発法人 科学技術振興機構 中国総合研究交流センター 上席フェロー
金 振 国立研究開発法人 科学技術振興機構 中国総合研究交流センター フェロー
中島 幸 国立研究開発法人 科学技術振興機構 中国総合研究交流センター

中国「一带一路」構想 および交通インフラ計画について

2016年3月

編集 国立研究開発法人科学技術振興機構
中国総合研究交流センター
〒102-8666
東京都千代田区四番町5-3 サイエンスプラザ
Tel.03-5214-7556 (代表) Fax.03-5214-8445

I S B N 9 7 8 - 4 - 8 8 8 9 0 - 5 0 6 - 0

2016 Printed in Japan
