

拓殖大学 公開講座
政治経済研究所主催

中国の「一帯一路」地域協力 構想と対外経済戦略

拓殖大学 政経学部 朱炎

2015年10月24日

報告の内容

1. 中国の「一帯一路」構想の内容、実施と影響
2. アジアインフラ開発銀行(AIIB)の創設
3. アジアでのインフラ建設の日中競争、高速鉄道の事例
4. 「一帯一路」と関連する対外経済の戦略的措置

「一帯一路」:二つのシルクロード

中国が主導する地域経済協力

- **シルクロード経済帯**
 - 2013年9月習近平主席がカザフスタン訪問中に提案
 - 中国⇒中央アジア、中東⇒ヨーロッパへ
- **海上シルクロード**
 - 2013年10月習近平主席がインドネシア訪問中に提案
 - 東南アジア、太平洋島嶼国、南アジア、中東、地中海経由してヨーロッパへ
- **地域経済協力の枠組み**
 - 65カ国、人口44億(世界の63%)に及ぶ
 - 「互聯互通」:関係国を交通網、エネルギー供給網で「連結」
 - インフラ整備に投資、資金提供で支援
 - 協力の重点分野はエネルギー、交通、貿易、投資、産業など
 - 国家戦略として推進、外交、対外経済戦略の重点

「一帶一路」のカバー範囲



出所 : <http://topic.eastmoney.com/shidiansq/>

資金的バックアップ

- **新しい国際金融機関と基金**

- 中国・ASEAN投資合作基金(CAF、資本金100億ドル、中国が全額出資)
- BRICS開発銀行(NDB、100～400億ドル、5ヶ国均等出資)
- アジアインフラ投資銀行(AIIB、1000億ドル)
- シルクロード基金(400億ドル、中国が全額)
- 上海協力機構(SCO)開発銀行・発展基金(計画中)
- ほかに、中国・アフリカ発展基金(CADF、50億ドル)、中国・アラブ産業投資基金(CAIF、100億ドル)など

- **アジアインフラ投資銀行(AIIB)の創設**

- 経緯: 2013年10月習近平主席がインドネシア訪問中に提案、14年10月北京で覚書調印、15年4月創設メンバー57カ国が確定、6月に設立協定を調印、15年末までの運営開始を目指す
- 加盟国: 域内国37、域外国20(欧州・豪など先進国も)
- 中国の主導: 最大の出資国、否決権、本社北京、初代総裁
- AIIBに対する批判・問題点: 国際金融機関としての公正性、ガバナンス、資金調達のコスト、ADB・世界銀行との競争、日米不参加

AIIBの資本構成

- 1000億ドル、域内国は75%、域外国は25%
- 経済規模(GDPの市場レート60%、購買力平価40%の加重平均)で計算
- 中国は30.34%を出資、26.06%の議決権、将来は手放す

国別の出資額と出資比率

単位: 億ドル、%

域内上位10カ国			域外上位10カ国		
	出資額	出資比率		出資額	出資比率
中国	297.8	30.34	ドイツ	44.8	4.57
インド	83.7	8.52	フランス	33.8	3.44
ロシア	65.4	6.66	ブラジル	31.8	3.24
韓国	37.4	3.81	イギリス	30.5	3.11
オーストラリア	36.9	3.76	イタリア	26.0	2.65
インドネシア	33.6	3.42	スペイン	18.0	1.83
トルコ	26.0	2.65	オランダ	10.0	1.02
サウジアラビア	25.0	2.55	ポーランド	8.0	0.82
イラン	16.0	1.63	スイス	7.0	0.71
タイ	14.0	1.43	エジプト	7.0	0.71
その他	114.0	11.61	その他	34.0	3.46

注: 出資比率は総額981.514億ドルで計算

出所: 中国財政部HP

中国の狙いとメリット

- 国際戦略的な考え
 - アメリカのアジア・リバランスに対応し、正面衝突を避け、西へと拓く
 - アジア諸国への協力、援助、発展を促進
 - 歴史的な通商路の復活、伝統的な勢力範囲への影響力拡大で、中国の復興をイメージ
 - 既存の国際金融秩序と援助体制(米国主導、政治的条件付き)以外の形態の模索
- 中国に対する経済的メリット
 - 国内の余剰生産能力の活用、インフラ輸出を促進、国内で公共事業の景気刺激策と同じ効果
 - 高速鉄道の建設、特に中国からの延長は関係強化、世界基準の狙う
 - エネルギーの供給確保、港湾とパイプライン
 - 人民元使用の拡大、人民元国際化を促進
- 「中国版マーシャル・プラン」の譬え
 - 米国の戦後の欧州復興への支援は、欧州との同盟関係、国内景気への刺激、米ドルの使用拡大などのメリット

「一帯一路」の主要案件

- 高速鉄道の建設(後述)
- エネルギーの供給確保
 - 中東から原油輸送: マラッカ海峡を避けるため、インド洋から中国国内へのルートを開拓、港湾+パイプライン 3本のルート
 - 中央アジアからの石油とガスのパイプライン
- ASEANとの道路網、鉄道網
 - 中国-ASEANのFTAのグレードアップ版
2014年交渉開始、共通のインフラ整備、接続、融資機関の創設
 - 中国雲南省からASEAN諸国経由、シンガポールまでの道路・鉄道網の整備
- 二国間協力の進展: パキスタンとカザフスタン

エネルギー 輸送ルート

- 中東から原油・ガス輸送
 - マラッカ海峡を避けるための3本のルート
- ミャンマー・ルート
 - インド洋の港から雲南のガスパイプライン(13年開通)、石油パイプライン(15年開通)
- パキスタン・ルート
 - グワダル港から中国新疆のカシュガルまでの石油パイプライン(15年着工)
- タイ・ルート
 - タイの南部、インド洋と太平洋に挟まれるクラ地峡に運河を掘る(構想段階)



出所: http://tiejiu2005like.lofter.com/post/313a7a_6c36abf



出所: 中国中央テレビ局

中国—ASEANの鉄道建設

- 概要：パンアジア鉄道

- 90年代から計画、中国の昆明を起点、東ライン(ベトナム)、中ライン(ラオス、タイ)、西ライン(ミャンマー)に分かれ、バンコクに合流、シンガポールを終点、総延長14600キロ
- 中国内は新規建設、高速対応。関係国は一部新設、一部既存鉄道
- 2013年高速鉄道網の構想

- 現状と困難

- 中国内部分、雲南省では東ライン14年開通、中ライン14年着工、時速200キロ。広西自治区内の(南寧—ハノイ)は建設中、時速200キロ
- ラオスでは着工、中国の融資で。他の関係国は未承認、資金難と政治的配慮が原因
- ミャンマーは14年に計画を白紙に
- タイはインラック政権時代、中国と「米と高速鉄道の取引」案件、失脚の理由に、14年11月計画復活、12月覚書を調印。バンコクと東北方向のラオス国境都市ノンカイの路線の建設を決定
- シンガポール-クアラルンプールの高速鉄道が2016年入札

パンアジア鉄道路線図

在来線

高速線



中国—ASEANの道路建設

- 中国昆明から東、中、西3本の計画、中国国内では昆明から国境まですべて開通、高速道路
- 中線の昆明—ヴィエンチャン—バンコク(1800キロ)は、既存の道路もあり、2013年全線開通
- 東線はベトナム経由して、将来、バンコクに接続する計画。ベトナムのハノイ—ラオカイ(中国国境)の高速道路が14年9月開通、中国の東線(昆明へ)と接続可能
- 西線はミャンマーに伸ばす計画だが、白紙状態

二国間協力の進展① パキスタンの事例

- **パキスタン: 一帯一路協力のモデルケース**
 - 2015年4月、習近平主席が訪問する際、「中・パ経済回廊 (China-Pakistan Economic Corridor、CPEC)」の建設の協定に調印
 - 協力の「アーリー・ハーベスト」として、中国からの援助と投資、51の案件、投資額460億ドル、一部は着工
 - 主要インフラ建設案件
 - アラビア海に面するグワダル港の建設
 - 同港から新疆のカシュガル(喀什)を結ぶ道路、鉄道、石油パイプライン
 - カロト水力発電所、16.5億ドルシルクロード基金が協調融資、初融資2020年稼働開始、30年間のBOT



出所: <http://www.energypo.org/along-the-way-start-the-economic-corridor-show-new-vitality/>

二国間協力の進展② カザフスタンの事例

- 産業協力の共同事業のモデル事業
- 経緯
 - 2014年12月、李克強首相は訪問する際、産業協力を提案、産業協力とカザフスタンが自ら推進するインフラ整備の投資計画と接続すると合意
 - 2015年3月、カザフスタンの首相が訪中、協力案件に調印
- 主要案件
 - 33案件、資金規模236億ドル
 - インフラ:道路、水力発電、住宅建設
 - 産業:鉄鋼、非鉄金属、板ガラス、石油精製、自動車など

「一帯一路」と高速鉄道輸出

- 中国にとっての高速鉄道の意味
 - 「一帯一路」で「互聯互通」には高速鉄道が目玉商品
 - 高速鉄道は中国が自慢する「自主的知的財産権」のある技術
 - 中国から周辺国への高速鉄道を延ばすことは影響力拡大、経済圏結成の有効手段
- 世界中で受注競争を繰り広げ
 - 中国の高速鉄道技術にも優位性がある
 - 日本と競争、受注合戦、日本への影響

中国の高速鉄道事情①

- 発展計画、技術基準の採択：2000年以降レール式、分散動力型を決定、在来線のスピードアップと新線建設
- 車両：技術導入と吸収、開発の方針
- 2004年に4カ国の4社から準高速の技術を導入、国産化生産、これをベースに高速車両を自主開発
- 2007年から在来線で準高速の運行開始、09年から高速の運行開始
- 「四縦四横」の建設計画、金融危機後の景気対策で建設ラッシュ、すでに1.6万キロの総延長、計画の前倒しで達成

全国の鉄道網の建設計画

鉄道部：中長期鉄道網計画（2008年修正）



出所：中国鉄道部HP

準高速の各種車両

CRH1: カナダのボンバーディア系



CRH2: 日本の新幹線系



CRH3: ドイツのシーメンス系



CRH5: フランスのアストム系



運行中の高速鉄道車両

武漢－広州間高速鉄道の車両

手前はCRH3、後ろはCRH2-C



CRH380A: 新幹線系



北京－上海間高速鉄道の車両

手前はCRH380A、後ろはCRH2



CRH380B: ドイツ系



出所：筆者撮影

新幹線系車両の系譜

原型の新幹線E2-1000系(はやて)



CRH2A:最初に国産化した新幹線系



CRH380A
時速380km、
CRH2をベー
スに開発した
車両

出所:左上はJR東日本
のHP、ほかは筆者撮影



CRH2
時速250km、
新幹線技術
で国産化した
車両

中国の高速鉄道事情②

- 高速鉄道の種類

- 動車組：時速200–250kmで走行、Dの便番号
- 高速列車：時速300–350kmで走行、Gの便番号

- 走行する線路

- 在来線、旅客専用線路、客貨混在線路、城際（都市間）鉄道

- 衝突事故（2011年7月）の影響

- 信号故障が原因、死傷者多数
- 追突する車両はCRH2（日系）、追突される車両はCRH1（カナダ系）
- 信頼性に大きなマイナス影響
- 走行スピードを落とし、高速350km⇒300km、動車250km⇒200km

海外受注：日本との競争

- 中国の優位性
 - 運行スピード、寒冷地対応、低価格、短い建設期
- 中国の弱点
 - 歴史が短い、事故で安全性に懸念
 - 知的財産権のトラブル、日本とは競争
 - 技術移転の契約に、第三国は対象外との制約
 - 中国への警戒感
- 日本との競争
 - タイでは日本が受注で勝ったが、中国が将来性を勝ち取った
 - インドではそれぞれ事業化調査、企画、引き分け
 - インドネシアでは中国が受注、日本敗退
 - アメリカでは同じスタートライン

海外受注の実績

- メキシコ:2014年受注、破棄、今後再入札
- ロシア:モスクワー北京の高速鉄道(総延長8000キロ)計画、モスクワーカザンの部分(770キロ)を受注、時速400キロ、投資額100億ドル(中国融資)、2018年完成
- インド:菱形の5本の高速鉄道建設計画に、中国企業と日本企業がそれぞれ2本の事業化調査を落札
- タイ:日本と中国が競争
 - インラック政権時代、中国と「米と高速鉄道の取引」案件、失脚の理由に、14年11月計画復活、12月に鉄道協力の覚書を調印
 - 南北方向のバンコクからチェンマイの高速鉄道(時速250キロ)を日本企業が落札
 - バンコクと東北方向のラオス国境都市ノンカイまでの鉄道(時速180キロ)を中国が受注、将来の高速化、北に中国、南にシンガポールに接続が可能
- インドネシア:ジャカルターバンドン、180キロ、中国が受注の見込み、日本が敗退、運営の請け負いと建設期間が理由
- アメリカ:カリフォルニアで融資と車両の現地生産の条件でやや優位
- イギリス:15年10月習近平訪問中に覚書調印

「一帯一路」と関連する 対外経済の戦略的措置

- FTAの推進
 - すでに14のFTAを締結、22カ国・地域と関連
 - 日中韓3カ国FTA、RCEP(10+6)に期待
- TPPの影響
 - 現段階に参加せず、将来の参加に備える
 - 「自由貿易実験区」: 規制緩和とネガティブリスト
 - 米中投資協定(BIT): 「事前の国民待遇」と「市場アクセスのネガティブリスト」

- 人民元の国際化

- 海外での流通、使用を先行させ、資本取引の自由化には慎重
- 米国・米ドル主導の国際金融秩序への不信、米ドル依存からの脱却を図り、国際金融秩序の再構築
- 国際化を促進する措置
 - 貿易の人民元決済、対外対内直接投資の人民元使用、海外で人民元のオフショア取引センター、決済センター、人民元建て債券の発行、通貨スワップ協定で流動性供給、人民元と外貨の直接取引(米ドルを経由せず、8種類の通貨)
- IMFのSDRに人民元の採用を