



新しい広域経済圏の形成と第三国ビジネス : 「一帯一路」構想と企業間協働

黄, 磷

(Citation)

國民經濟雜誌, 219(4):69-79

(Issue Date)

2019-04-10

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/E0041733>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/E0041733>



新しい広域経済圏の形成と第三国ビジネス

——「一带一路」構想と企業間協働——

黄

磷

国民経済雑誌 第219巻 第4号 抜刷

2019年4月

新しい広域経済圏の形成と第三国ビジネス¹⁾

——「一带一路」構想と企業間協働——

黄

磷^a

黄磷（Lin Huang）は神戸大学大学院経営学研究科教授でグローバル・マーケティング論，流通システム論を専攻し，新興国市場および新興国企業の海外事業展開に関する研究も進めている。2003年から神戸大学 COE 北京研究拠点長，神戸大学中国事務所所長を歴任して2018年4月から神戸大学アジア総合学術センター副センター長を兼任している。代表的な著作は『新興市場戦略論』（千倉書房）など。

講演要旨

「一带一路」構想による新しい広域経済圏の形成は，世界経済の新たな成長点を育む可能性が秘められている。このような可能性を現実なものにするためには，中国経済発展の経験の適用，新しい広域経済圏の形成メカニズムの起動，そして，第三国での企業間協働の実現が必要である。

キーワード 「一带一路」構想，インフラ整備先行戦略，
発展主導型形成メカニズム，第三国ビジネス

1 「一带一路」構想とは

ここでは，まず，「一带一路」構想の新しい点について確認したい。つぎに，「一带一路」構想の関連プロジェクトで協働する日中企業が直面する重要な課題などについて考えていきたい。さらに，「第三国ビジネス」に潜在する日中企業間協働の可能性と問題点を分析し，日本企業がもつ独自の競争優位を発揮するための条件とはなにかを見ていきたい。

「一带一路」とは，2013年11月に正式に提唱された中国が形成を目指す広域経済圏の構想のことである。そもそも「一带」とは中国西部から中央アジアを經由してヨーロッパへと続く「シルクロード経済ベルト」を指す。また，「一路」とは中国沿岸部から東南アジア，スリランカ，アラビア半島の沿岸部，アフリカ東岸を結ぶ「21世紀海上シルクロード」を指す。

「一带一路」構想では，今後，数十年かけて，図1に示しているようなアジアから，アフリカ，ヨーロッパに跨る広大な地域に，道路や港湾，発電所，パイプライン，通信設備など

a 神戸大学大学院経営学研究科，koulin@kobe-u.ac.jp

インフラ投資を皮切りとして、金融、製造、技術、電子商取引や貿易など各種の対外投資と交易を進め、広大な地域経済圏における産業活性化および経済発展を図っていく。英語では、Belt and Road または One Belt One Road Initiative と記載されるため、B&R や BRI などと略されることもある。

図1 「一带一路」構想の参加国一覧（香港貿易発展局資料，2018年）



出所：香港貿易発展局，2018年5月。

2 広域経済圏の新しい形成メカニズム―「発展主導型」

「一带一路」構想は、海と陸の2つのルートから、アジアから欧州までを結ぶ大胆かつ巨大なプロジェクトである。2013年11月に中国が提起した「一带一路」構想は、5年の歳月を経た現在、その全体像が完全には確立しておらず、実施されている関連のプロジェクトの多くもまだ試行錯誤の段階にある。しかしながら、新型で複数の「リージョナル経済圏」に跨り、アジア、欧州（ギリシャを含む）とアフリカにわたる66か国も対象地域としたこの構想には、新しい市場を生み出し、そして、世界経済の新たな成長点を育む可能性が秘められている。

安倍晋三首相と李克強首相は、2018年11月に北京で民間企業が結ぶ52件の第三国でのインフラ投資の推進を合意した。日本は「第三国でのインフラ投資」という間接的な表現でありながら、中国が提唱した「一带一路」構想に協力の姿勢を示すようになった。

「一帯一路」構想に提示されている広域経済圏のイメージは、従来のものとはかなり異なっている。その形成メカニズムには斬新的な発想がある。この意味では、「一帯一路」構想を従来に存在した広域経済圏（Regional Economic Area）として考えることは早計である。「一帯一路」構想が提起される新型の広域経済協力メカニズムは、EUのような歴史的、地政学的なつながりでまとまる「アプリア型」の広域経済圏とも、北東アジアのような長年の貿易と投資によって高い相互依存性が形成された「デファクト型」の広域経済圏とも異なる。

「アプリア型」の広域経済圏には、地政学的につながっている国や地域が経済圏の構成メンバーになれるという特徴がある。「EU」と呼ばれることが多い欧州連合は、欧州28カ国が参加する経済および政治の同盟である。第2次世界大戦後、貿易相手となるヨーロッパの国々が戦争を避けようとして、経済協力を促進するために同盟が作られた。EU加盟国19カ国で使用されているEU独自の通貨「ユーロ」や、独自の議会がある。また、環境、交通や消費者権利のようなものも含めて幅広いルールが定められている。

EUのように同盟の新しいメンバーになるためにも、また、イギリスのように同盟から離脱することにも、様々なルールをクリアする必要があり、長い時間の協議と交渉のプロセスを踏むことになる。

より重要な点は、EU加盟国の中で、域内貿易と対外貿易の比率がほぼ均衡を保っているのは、マルタと英国だけである。表1と図2に示しているように、それ以外の国では、輸出入（発送・到着）の合計において域内貿易が対外貿易を上回っており、EU域内での相互依存度が高いことを明確に示している。JETROの経済指標によれば、EU全体の対外・域内貿易の輸入・移入総額が4兆7586.5億ユーロ、輸出・移出総額が4兆8621.1億ユーロである。

表1 EUの物品貿易相手先と規模（2016年）

輸入				輸出			
相手国		金額 (100万ユーロ)	比率 (%)	相手国		金額 (100万ユーロ)	比率 (%)
全体		1,708,318	100.0	全体		1,745,247	100.0
1	中国	344,468	20.2	1	米国	362,153	20.8
2	米国	247,826	14.5	2	中国	170,083	9.7
3	スイス	121,669	7.1	3	スイス	142,455	8.2
4	ロシア	118,811	7.0	4	トルコ	78,005	4.5
5	トルコ	66,702	3.9	5	ロシア	72,408	4.1
6	日本	66,561	3.9	6	日本	58,086	3.3
7	ノルウェー	62,984	3.7	7	ノルウェー	48,382	2.8
8	韓国	41,435	2.4	8	アラブ首長国連邦	45,859	2.6
9	インド	39,276	2.3	9	韓国	44,504	2.6

出所：駐日欧州連合代表部 <http://eumag.jp/questions/f0717/>

対外貿易依存率は輸入も輸出も35.9%である。

これに対して、「デファクト型」の広域経済圏は、長年の貿易と投資によって高い相互依存性が形成されたものである。70年代からの日本が東南アジアへの投資、NIES の経済発展や ASEAN 域内での経済協力、そして、92年以降の中国への投資のシフトを経て、約40年の年月をかけて、域内の国や地域の上に強い貿易と投資のつながりが形成された。

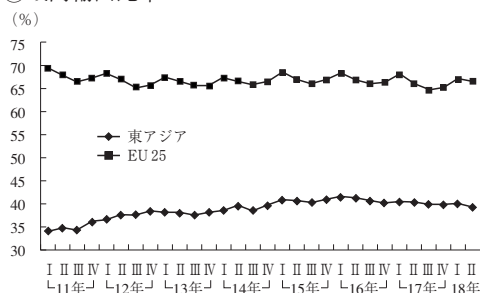
図2に示しているように、2003年までのEU 25 各国の域内輸出・輸入依存率は70%から約65%までにやや低下していたが、東アジアの域内輸出・輸入依存率は約35%から45%の範囲内にあり、域内輸入比率は40%から45%へと高くなっている。2010年のアジアの貿易額に関するある集計結果²⁾によれば、アジアの域内輸出額は2兆3,390億ドルであり、世界への輸出総額の4兆6567億ドルの50.2%を占め、アジア域内の輸入額は世界からの輸入総額の4兆1507億ドルの56.4%を占めている。

要するに、「アприオリ型」の広域経済圏においても「デファクト型」の広域経済圏においても、メンバー国・地域は、域内における歴史的や地政学的なつながりだけでなく、域内の経済相互依存度は高いレベルに保った形で経済発展のメリットを享受している。

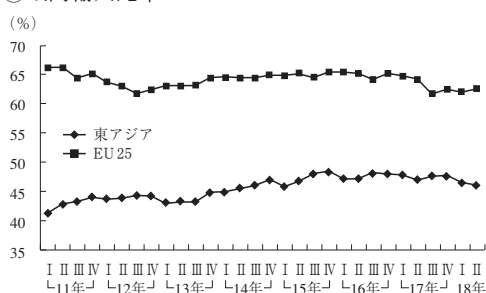
しかしながら、アジアから、アフリカ、東欧・西欧を含めたヨーロッパ、そして中南米まで範囲が拡大しつつある「一带一路」構想に協力するすべての国や地域の上にまず共通なルー

図2 EU 25 各国と東アジアの域内輸出入比率の推移

①域内輸出比率



②域内輸入比率



(注) 域内輸出(輸入)比率＝域内各国の域内向け輸出(輸入)額計／域内各国の輸出(輸入)額計×100

資料：World Trade Atlas

- (注) 1. 東アジアは、ASEAN+3の13カ国(フィリピン、シンガポール、マレーシア、インドネシア、タイ、ミャンマー、ベトナム、ラオス、カンボジア、ブルネイ、韓国、中国(香港を含む)、日本)とした。ただし、World Trade Atlasの貿易主体国には限定があるため、当該資料による東アジアの貿易主体国には、ミャンマー、ベトナム、ラオス、カンボジア、ブルネイは含まれない。
2. EU 25は、オーストリア、ベルギー、デンマーク、ドイツ、ギリシャ、フィンランド、フランス、アイルランド、イタリア、ルクセンブルク、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、オランダ、英国、キプロス、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、マルタ、ポーランド、スロバキア、スロベニアとした(以下同様)。
3. 中国には香港を含め、中国と香港間の輸出入額は除外した。
4. 東アジア、EU 25の輸出入額は、域内各国の輸出額、輸入額を合計したものである。

出所：経済産業省・統計 <http://www.meti.go.jp/statistics/toppage/report/bunseki/pdf/h18/h4a0612j7.pdf>

ルを構築してからプロジェクトの推進に着手することは、非現実的であると言わざるを得ない。そのために、対象地域や関係国の多様性、共通のルール構築や理念形成の困難性から考えて、「一帯一路」構想にまつわる疑問や懸念は容易に払拭されず、その関連プロジェクトには高い不確実性が伴うことになる。

したがって、「一帯一路」構想の斬新な点は、「発展主導型」と呼ばれる新しいメカニズムの下で、いわゆる「WIN-WIN」の関係を目指して互いに利益になるように協力するという合意を形成して、関連プロジェクトを推進し、開放的でゆるやかな広域経済圏における経済的なメリットを実現することにある。

3 広域経済圏形成の青写真

「一帯一路」構想の斬新さの第二の点は、メンバー間での相互依存関係を強化することで固定されたメンバー間の共通利益の増大という目標に限定せず、空港や港湾の背後地、交易ルートの周辺に位置する国や地域の経済発展を促進する新たな成長点を育むことを目指すところにある。

「一帯一路」構想は、アジアから欧州までを結ぶ大胆かつ巨大な未来ビジョンである。陸と海の二つの経路で中国、東南アジア、中央アジア、インドやアフリカを経由し、ヨーロッパまでを結ぶ、巨大な経済圏の形成がイメージされている（図1）。

中国は関係国へ提案し、各国の経済発展計画、インフラ整備計画や産業発展計画に調整された形で各国に協力し、投資、資金提供、工事請負、BOTやPPP方式などによる参画と支援、さらに、「国際産能合作（産業発展への協力）」によって、中国企業が関係国の製造業に投融資し、その産業の発展に協力するという青写真が提示されている。「一帯一路」構想に合意した国や地域における経済発展の新たな成長点を育むために、「一帯一路」構想の青写真のもとで、インフラ整備先行戦略が提示されている。

中国側からみた主要な事業としては、①中国へのエネルギー輸送ルートの建設、②中パ経済回廊を始めとした経済回廊の建設、③中欧国際鉄道コンテナ定期便などがあげられる。

進行中のすべての案件の全体像は把握できないが、過去の実績でその青写真の中身を見ることができる。「一帯一路」構想に深く関連している、アジアのインフラ整備を支えるための投資銀行として、2015年12月に創設されたアジアインフラ投資銀行（AIIB）の投融資実績一覧（表2）をみると、インドネシアの貧困地域の環境改善、マニラの洪水対策や北京の大気汚染を除けば、インドを含めたアジア域内でのインフラ整備プロジェクトへの融資である。しかも、AIIBの融資案内の約7割が、アジア開発銀行（ADB）、欧州復興開発銀行（EBRD）、欧州投資銀行（EIB）、世界銀行（WB）との協調融資である。

表2 アジアインフラ投資銀行（AIIB）の承認済みプロジェクト一覧

	承認時期	対象エリア	対象プロジェクト (ファンド含む)	投融資額 (百万 USD)	借入者
1	2016年6月	インドネシア	貧困地域の再開発プロジェクト	216.5	インドネシア政府
2	2016年6月	タジキスタン	高速道路建設プロジェクト	27.5	タジキスタン運輸省
3	2016年6月	パキスタン	高速道路建設プロジェクト	100.0	パキスタン
4	2016年6月	バングラデシュ	送電線整備プロジェクト	165.0	バングラデシュ
5	2016年9月	パキスタン	水力発電建設プロジェクト	300.0	パキスタン
6	2016年9月	ミャンマー	ガス火力発電プロジェクト	20.0	民間セクター（詳細は非公開）
7	2016年12月	オマーン	港湾整備プロジェクト	265.0	ドゥクム経済特区局
8	2016年12月	オマーン	鉄道敷設プロジェクト	36.0	オマーン・グローバル・ロジスティック・グループ SAOC（政府出資企業）
9	2016年12月	アゼルバイジャン	天然ガスパイプラインプロジェクト	600.0	Southern Gas Corridor Joint Stock Company (SGC) アゼルバイジャン政府保証付き
10	2017年3月	インドネシア	ダムプロジェクト	125.0	インドネシア政府
11	2017年3月	インドネシア	地域インフラ開発ファンドプロジェクト	100.0	インドネシア政府
12	2017年3月	バングラデシュ	天然ガス	60.0	バングラデシュ
13	2017年5月	インド	電力プロジェクト	160.0	インド
14	2017年6月	インド	インドインフラファンド	150.0	—
15	2017年6月	ジョージア	道路プロジェクト	114.0	ジョージア
16	2017年6月	タジキスタン	水力発電設備の修繕	60.0	タジキスタン
17	2017年7月	インド	道路プロジェクト	329.0	インド
18	2017年9月	エジプト	太陽光発電プロジェクト	210.0	Al Subh Solar Power S.A.E.
19	2017年9月	インド	送電システム改修プロジェクト	100.0	Power Grid Corporation of India Limited (POWERGRID)
20	2017年9月	アジア	IFC エマージング・アジア・ファンド	150.0	—
21	2017年9月	フィリピン	洪水対策プロジェクト	207.6	フィリピン
22	2017年12月	インド	地下鉄プロジェクト	335.0	インド
23	2017年12月	オマーン	ブロードバンドインフラプロジェクト	239.0	Oman Broadband Company SAOC
24	2017年12月	中国	天然ガスプロジェクト	250.0	北京燃気集団
計				4,319.6	

出所：AIIB の公表資料に基づき作成。

注）SMBC Business Focus，第43号，2018年2月8日。

4 経済発展のインフラ整備先行戦略

経済発展のために開放的な市場につながる地域のインフラを先行的に整備するという経済発展の戦略は、中国の過去40年の経済発展の経験に基づくものである。

中国の内陸部地域の首長が1982年に打ち出した「要想富，先修路（If you want to get rich, first build a road）」というスローガンは、その後、中国における地域経済発展政策の特徴的な戦略になった。2014年10月24日に、中国を含むアジア・中東の21カ国が AIIB の枠組みに

関する政府間覚書（MOU）に署名した。中国の習近平国家主席はこの調印式での挨拶の中でこの「要想富，先修路」という言葉を使った。

表3に示しているように、1990年代に中国のインフラ投資に占める道路建設のシェアは高くなり、日本など海外からも有償資金の協力を受け入れてインフラ整備が進められていた。しかしながら、中国の高速道路に限ってみると、その始まりは1988年に上海－嘉定の間に建設された522 kmの道路だったが、2001年には1.94万 kmを突破して世界第2位の規模にまで拡大した。アジア金融危機後、中国政府は1998年から毎年2000億元もの巨費をインフラ整備に投じ、2017年の高速道路の総延長距離は13.7万 kmに達し、世界一になった。

中国の道路建設資金は車両にかかる車両購入税，通行料金，地方税，省債，国内投資および海外からの投資が充当されている。他国の高速道路システムと異なって道路の大部分が省政府との契約に基づき民間企業が投資する有料道路となっている。民間企業は債券と株式を通して資金調達を行い，通行料金により投資回収を行う。

表3 中国の道路建設と日本からの有償資金協力

年	インフラ投資に占める道路建設シェア (%)	道路総延長距離 (年末, 万 km)	うち高速道路 (年末, 万 km)	案件名	援助の種類	年次	金額
1995	8.1	115.7	0.20	海南島開発計画 (道路)	有償資金協力	1991	6,775
1996	7.8	118.6	na	合肥・銅陵道路大橋建設事業	有償資金協力	1991	4,709
1997	9.2	122.6	0.48	重慶長江第二大橋建設事業	有償資金協力	1991	4,764
1998	12.7	127.8	0.87	合肥・銅陵道路大橋建設事業 (Ⅱ)	有償資金協力	1992	3,894
1999	12.4	135.2	1.16	貴陽～新寨道路建設事業計画	有償資金協力	1996	14,968
2000	12.9	140.3	1.63	杭州～衢州高速道路建設事業計画	有償資金協力	1998	30,000
2001	13.2	169.8	1.94	万県～梁平高速道路建設事業計画	有償資金協力	1998	20,000
				海南東線高速道路拡張事業計画	有償資金協力	1999	5,274
				梁平～長寿高速道路建設事業計画	有償資金協力	1999	24,000
				河南新郷～鄭州高速道路事業計画	有償資金協力	1999	23,491
				黒龍江省黒河～北安道路建設事業計画	有償資金協力	2000	12,608
				湖南省道路建設事業	有償資金協力	2002	23,000

注：道路総延長距離等のデータは『中国交通年鑑2002年』より，日本からの有償資金協力については，国土交通省 http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai_tk3_000100.html，援助金額の単位は百万円。

海外資本や地域外部からの資本を導入して，道路，鉄道や港湾をまず整備し，海外とつなぐ物流網を整えること，そして，電力やガスの供給網を厚くすることは，地域経済のテイク・オフにとって何よりも重要である。このような経済発展の新たな成長点を育むインフラ整備先行戦略は，中国が過去40年間の経済発展の中で得た貴重な経験である。

もう一方では，表3に示しているような日本や他の国からのインフラ整備への援助，協力と投融資は中国经济の発展にとって大きな支えになっていた。1979年から，日本の対中ODAは，有償資金協力の円借款や無償の資金協力，技術協力など合わせて計3兆円以上を

供与し、1980年代にはインフラ整備を中心に、1990年代以降は環境対策や人材育成など幅広い分野で活用された。

中国のイニシアチブによる開発途上国のインフラ整備への融投資や協力の本当のねらいについては、日本でもさまざまな疑念がある。しかしながら、「中国が過剰生産能力の解消手段として輸出市場を確保したい」といった狭い視野で「一带一路」構想の関連事業の展開をとらえることは、日中両国の政府と企業が過去に協力してきたインフラ整備の経験とノウハウを無駄にするだけでなく、日本企業の海外での大きなビジネスチャンスを見失うことになる。この意味においては、第三国でのインフラ投資の推進に関する日中間の合意を大いに評価すべきである。

5 関連プロジェクトがもつ不確実性

中国が「一带一路」構想の中で想定した対象地域は、アジア、欧州やアフリカに亘り、中国・モンゴル・ロシア経済回廊（CMREC）、新ユーラシアランドブリッジ経済回廊（NELBEC）、中国インドシナ半島経済回廊（CIPEC）、バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊（BCIMEC）、中国パキスタン経済回廊（CPEC）、中国・中央アジア・西アジア経済回廊（CCAWEAC）などである。

経済回廊とは、国を横断し、国境を越えて人や物が活発に移動できるように道路や鉄道などのインフラを一括して整備する構想である。「一带一路」構想に挙げているこれらの経済回廊に関しては、そのインフラ整備が着手し始めた段階にあるか、相手国と協議している段階にある。現実には、中国と相手国との利益調整がうまくいかず、相手国の国内政治の変化、または、グローバルな地政学的な理由により、マレーシア、スリランカ、パキスタンやキルギス等の国で進行中のプロジェクトの中から、頓挫する事例も出てきた。

「一带一路」構想の中で想定されている相手国・地域は、新興国や途上国を中心とする64か国（東アジア1か国、東南アジア11か国、南アジア8か国、中央アジア5か国、西アジア・北アフリカ19か国、東欧20か国）、ギリシャとキプロスを含むと66か国になる。これらの国や地域は、政治体制も経済発展段階も、そして、市場経済の浸透度も海外への依存度もきわめて多様である。

「一带一路」構想に対しては、米国、豪州やインドを始め、対象となる国や地域の中でも、さまざまな疑問、懸念、誤解、批判そして反対がある。議論百出の現状は、「シルクロード経済ベルト」と「21世紀の海上シルクロード」を合わせたこのグローバル・スケールの構想には、多くの不明確さと不確実性が存在し、その関連プロジェクトには大きなリスクが伴うことを示している。

海外からの直接投資を積極的に導入する中国の開放政策の経験は、「一带一路」構想の関

連プロジェクトがもつ不確実性を吸収し、地域経済発展の新たな成長点を育むためにとっては貴重なものである。

例えば、1984年9月に中国政府（国務院）が沿海開放都市に14の経済技術開発区の設置を決定した。1992年に日中の国交正常化20周年を記念して、大連人民政府が出資する「大連経済技術発展公司」と日本の海外経済協力基金および民間21社が出資する「大連工業団地投資株式会社」が中国初の日中合弁工業団地を、日中両国政府の支援を得て造成した。500社を超える日系企業がこの工業団地に進出し、中国の全土でも大連は日系企業がもっとも集積する地域になっていた。1984年から開放政策を取り始めた中国政府と中国の沿海部地域のように、「一带一路」沿線で中国企業が多く産業団地の建設も進めている。例えば、中国の建設エンジニアリングの最大手である中国交通建設股份有限公司（英文名称：China Communications Construction Company Limited）は、「一带一路」関連のインフラ整備事業だけでなく、海外で23もの工業団地の開発に携わっている。

日本は1970年代からアジア各国で工業団地の開発を進め、中国を含めて各国で多くの成功事例を実現している。第三国でのインフラ投資を推進すると同時に、日本企業と中国企業とが日中両国政府の支援を得て第三国での産業振興を協働して進めることは、「一带一路」構想の関連プロジェクトがもつ不確実性を低減させることができる。

6 リスク吸収・分散できる「三人四脚型」ビジネス

市場経済では、リスクのあるところには大きなビジネスチャンスがある。どこの国の企業にとっても、海外市場でのビジネスは総じて高いリスクをもつ。日本企業は、相手国の政治情勢や社会変動などに由来するカントリーリスクに対してとくに敏感である。

50年代から70年代にかけて、日本企業のアジアなど発展途上国への直接投資の場合、現地の企業と総合商社をパートナーにした「商社参加型」の合弁企業の多さが特徴であった。輸出を中心に担っていた商社は、現地政府と現地パートナーとの関係、原材料の供給、現地での販売などに大きな役割を果たしていた。また、総合商社の合弁企業への出資比率は圧倒的に小さいが、海外生産拠点を設立する初期の高いリスクは、商社が参加する「三人四脚型」によって分担されていた。

1992年以降の中国への投資に関しては、日本企業は貿易形態と直接投資形態を複合化させた戦略をとった。そこでも「つなぎ役」としての商社が重要な役割を果たしていた。欧米企業と大きく違って、日本企業は中国側との合弁を多く採用した。90年代では、米中合弁企業の比率が44.9%であるのに対して日中合弁企業の比率は60.9%であった。中国ビジネスにおいても、リスクが高いと考えられる市場参入の初期では、日本企業、現地資本と商社も加えた「三人四脚型」の合弁形態が多くみられ、日本企業の対中投資にみられる特徴のひとつで

ある（黄磷「新興市場戦略論」，2003，pp. 120-169）。

不確実性の高い「一帯一路」構想の関連プロジェクトに参入する際に、リスクを分散させ、リスクを吸収する仕組みが必要である。政府による投資・貿易の保障や新しい保険商品の開発のほかに、これまで日本企業の海外進出に独自の競争優位を発揮してきた商社参加型の「三人四脚型」ビジネスを復権させる必要がある。

7 日中間協働の枠組づくり

はじめに述べたように、「一帯一路」構想でイメージされる広域経済圏は、「発展主導型」の地域経済協力メカニズムとして、従来の先進国が主導してきて「ルール先行型」の自由貿易区、関税同盟、共同市場や経済共同体などの広域経済圏とは異なっている。このような考え方は、「価値観」の共有を基礎とした理念型の経済統合よりも、関係者間の経済的つながりの強化を拠り所とする機能型の相互依存関係が、全体的な平和と関係各国の経済発展に資するという極めて現実主義的な発想である。大国間での覇権争い、相互牽制あるいは相手への封じ込みなどの対立が世界の平和と経済の繁栄にとってはマイナスとなるという認識が根底にある。

第三国でのインフラ整備に関する日中間の協働を推進する政府の合意形成、そして、日中企業による第三国での事業展開は、日中両国にとっても第三国にとっても新たな経済発展の利益をもたらす。このような信念の形成は、「一帯一路」構想の不確実性を減らす日中間協働の枠組づくりの出発点となる。

ADB による試算では、アジア45か国・地域のインフラ整備の必要額は、2016～2030年で26.2兆ドルとされている。海外からの投融資と有償援助は、開発途上国にとって、自力では開発困難なインフラ整備が可能になるという利点がある一方、経常収支の悪化や対外債務拡大というリスクを抱え込む恐れがある。第三国におけるインフラ整備の投資と事業に関しては、経済発展戦略、産業政策やインフラ整備に関する相手国の思惑が違うから、利益調整が難しい。

このことは「一帯一路」構想のインフラ整備プロジェクトに高いリスクをもたらしている。事業採算性を判断する能力とノウハウが不足している開発途上国でのインフラ整備と投資が失敗の可能性もある。「一帯一路」関連のインフラ整備事業の採算が厳しいものが多く、海外でのインフラの建設・運営、インフラ整備投資に関する中国企業が経験を不足していることも一因である。投融資の透明性と採算性を高め、第三国の財政的不安を抑えることができることが、日本企業に期待されている。その際に、事業採算性の俊敏な判断は、日中間協働の枠組づくりの支えとなる。

また、対外援助事業を中国企業だけで対応すべきではない。OECD 諸国の開発援助と違

い、中国は援助を貿易や投資の促進手段とし、低利貸し付けを活用して援助の約9割を占めるインフラ整備の工事発注先や機器購入先を中国企業に限るという「ひも付き」投融資を行っている。米国戦略国際問題研究所（CSIS）の調査で指摘されている。加えて設計コンサルティングや建設請負、労働者派遣など「対外経済合作」と呼ぶ付随ビジネスも中国に取り込まれている。

30～40年前の日本も、通商産業省（現経済産業省）を司令塔役に、援助と貿易、投資の「三位一体」を掲げ、日本企業の海外進出を後押しした。日本が「ひも付き援助」と決別したのは1990年代に入ってからである。この点に関する中国側の改善は、第三国ビジネスに関する日中間協働を持続させる条件である。

さらに、日本の対中投資は2012年ごろまで製造業を中心に展開してきたが、これらの投資は中国の産業構造の高度化や雇用拡大のみならず、省エネ・環境にも配慮した「質の高い外資導入」ともいえるものでもある。インフラ整備への投資と同時に、背後地や沿線地域での製造業を育成する日中企業間の協働は、日中企業にとっての新たな市場を開拓するためにも、そして、第三国の経済発展を持続させるためにも求められている。

注

- 1) 本稿は2018年11月03日に東京で開催された日本華人教授会2018年次国際シンポジウム『「一帯一路」構想と日中協力のあり方』における講演内容を加筆・修正したものである。
- 2) 高山 武士「アジアの貿易構造～アジア域内の貿易と欧米先進国との貿易」『ニッセイ基礎研究所経済調査レポート』No. 2011-07-22, Feb. 2012。