

東アジア論壇

第十五号

特 集

「一帯一路」構想と日中協力のあり方



日本華人教授会議・NPO 中日学術交流センター

目 次

◆ 巻頭語	知的交流と親睦の場として	宋立水	1
◆ 特集	日本華人教授会議主催 第15回 国際シンポジウム 「『一帯一路』構想と日中協力のあり方」		2
	・ ハイテク分野における米中の駆け引き	金堅敏	4
	・ 「一帯一路」と日中共創	西原茂樹	7
	・ 低炭素社会構築とエネルギー構造革命	李志東	13
	・ 「一帯一路」構想と「三人四脚型」ビジネスの復権	黄 磷	17
	・ 「一帯一路」構想と日中企業協力の課題	林千野	20
	・ 「一帯一路」と第三国市場協力—日中の認識と対応の違い	朱 炎	22
	・ 歴史想像の翼を羽ばたかせよう	廖赤陽	25
◆ 学術活動	・ 迎春座談会 汽车产业两个热点话题的中日比较	吴保宁	26
	・ 西日本フォーラム 岐路に立つ中国経済—チャンスとチャレンジ	宋立水	28
	・ 帰国訪問団 福建省でシンポジウムと公開講座	廖赤陽	29
	・ 公開講座		
	— 米国との貿易戦争:中国は第3段の「持久戦」へ	朱建榮	30
	— 走进西藏:西藏是如何富起来的	徐静波	37
	— Harmony OS (鸿蒙)はAndroidを超えられるか	魏向虹	39
	— 米中貿易戦争の表層と深層を考える —— 次のヘゲモニーの交代はありうるか ——	苑志佳	42
	— 中国のニューエコノミーの力が台頭	金堅敏	52
	— 世界的経済循環に包摂される中国歴史的経済周期	岑智偉	58
◆ 会員論文	・ 「一帯一路」構想と中欧班列:日中韓連携のポテンシャル	李瑞雪	61
	・ 「香港の真実」に関する新しい見方	朱建榮	69
◆ 活動報告	・ 第一届全国日本大学生中文演讲比赛决赛在东京举行	刘 迪	74
	・ 中文比赛访华团 友好往来新使者 文化交流播种机	栾殿武	76
	・ 日本語スピーチコンテスト 継続は力なり	唐亜明	78
◆ 2018年11月～2019年10月 活動記録		小松碧	79
◆ 表紙写真:安徽省宏村古村落 裏表紙写真:黄山 唐亜明撮影			
◆ 編集		唐亜明・小松碧	

◆ 特集：第15回年次国際シンポジウム・第三部

「一帯一路」構想と「三人四脚型」ビジネスの復権

黄 磷 神戸大学大学院経営学研究科教授

中国が提起した「一帯一路」構想は、5年の歳月を経た現在も、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、新しい市場を創り出し、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。

「一帯一路」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。

安倍晋三首相と李克強首相は、2018年11月26日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で合意した。ここにきて日本は「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、中国の「一帯一路」構想に協力の姿勢を示すようになった。

本報告では、「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、そして、「一帯一路」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。

「一帯一路」構想の関連プロジェクトがもつ高い不確実性

中国が「一帯一路」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 (CCAWAEC) 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。「一帯一路」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、相手国が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いる。

「一帯一路」構想の中で想定されて相手国・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。

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やや早計である。この構想が目指す新型の「広域経済協力メカニズム」は、EUのような歴史的、文化的や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「ディファ

クト型」の広域経済圏とも異なる。

「一帯一路」構想に協力するすべての国や地域の間にもまず共通なルー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、この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。

リスクを吸収・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」の合弁企業の新設が特徴であった。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(通商産業省貿易振興局編 1972)。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、p.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が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。

経済発展の新たな成長点を育むインフラ整備先行戦略

「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(図表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と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ブループリントが提示されている。

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。進行中の案件の全体像が把握できないが、「一帯一路」構想に絡んでアジアのインフラ整備を支えるために、2015年12月にアジアインフラ投資銀行(AIIB)が創設された。その投融資案件の実績をみると、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大気汚染を除けば、インドを重点としたアジア域内でのインフラ整備プロジェクトへの投融資である。しかも、AIIBの案件の約7割は、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。

海外から資本を導入して、道路、鉄道、港湾や空港を整備し、国外とつなぐ物流網を整えること、そして、電力、ガスや上下水道の供給網を厚くすることは、地域経済のテッ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、日本からのインフラ整備への援助、協力と投融資は中国経

済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、90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、「過剰生産能力の解消」、「輸出市場の確保」や「覇権のための軍事拠点の確保」といった狭い視野で「一帯一路」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逃すことになる。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。

「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

中国の研究者は、「一帯一路」構想を「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た「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とは異なっていると主張している(李向陽2018)。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日中間の協働を推進する政府や民間の合意形成と事業展開が日中両国と第三国にとって新たな利益をもたらす。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無

償・有償援助は開発途上国にとって、自力では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。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のビジネスでは対応できない。OECD諸国の開発援助と違い、中国は援助を貿易・投資の促進手段と位置づけ、生じる利益の多くを自国へ環流させて、援助の8割を占める低利貸し付けを活用して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。加えて設計コンサルティングや建設の請負い、労働者派遣など「対外経済合作」と呼ぶ付随ビジネスも取り込まれている。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、日本の対中投資は製造業を中心に展開してきたが、日本か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製造業を育成し、相手国の経済発展を持続させるために、日中企業間の協働が求められている。