

「一帯一路」のビジネスチャンスの可能性

日中東北開発協会事務局長
後藤 正博

「一帯一路」の関連動向

(1) シルクロード経済圏構想（一帯一路）国際フォーラムの概要

- 日 時：2017年5月14日（日）～ 15日（月）
- 場 所：北京市 国際会議場
- 参加者：世界130カ国以上、うち29カ国は首脳で合計1,500名。日本からは二階自民党幹事長（団長）ほか榊原日本経団連会長など約50人の訪中団が参加した。

(2) フォーラムのポイント

- 習国家主席によるフォーラムにおける演説（要旨）
- ①シルクロード基金に1,000億元（約1兆6,400億円）増資。17件のプロジェクト批准（70億ドル）
アジアインフラ投資銀行（AIIB）に84カ国参加（沿線国42カ国）。34件のプロジェクト批准（42億ドル）、2017年末時点
- ②中国国家開発銀行、輸出入銀行がインフラ整備等に計3,800億元（約6兆2,320億円）の特別貸し出し
- ③今後3年間に一帯一路建設に参加する途上国と国際機関に600億元（約9,840億円）を援助
- ④会議期間に30以上の国と経済・貿易取決めに調印、関係国と自由貿易協定を協議（会議中の実績ベースでは、参加した国や国際機関と68件の協力協定に調印）
- ⑤2018年から中国国際輸入博覧会を開催

(3) 中国の狙い

- ①経済協力を通じた中国の権益、影響力の拡大
中国商務省によると2017年の中国企業による一帯一路の近隣国への新規投資額は143億ドル（約1兆5,000億円）である。

②中国の経済成長の減速のリカバリー

近年中国のGDP成長率は6.5～7%程度に減速しており、一帯一路の沿線国のインフラ整備、貿易拡大により中国企業の進出が促進でき、中国内で過剰に生産される鉄鋼やセメント等の製品の輸出も拡大できる。

(4) 関連動向

①アジア・アフリカ地域のインフラ需要

日米が主導するアジア開発銀行（ADB）の2018年2月の推計では2016～2030年までのアジア・アフリカ

45カ国のインフラ需要は26兆ドル（年平均1.7兆ドルで現在の倍、うち中国、インドの需要が年平均約8割）にのぼるが、ADBの2016年の融資額は175億ドルで、需要に応えるには不十分で、各国が「中国詣で」をする一因である。

②中国の海外での港湾建設

掲題の港湾建設については以下の報道がある。

「中国国有企業がマレーシアのマラッカ（マレー半島西海岸南部のマラッカ海峡に面する港湾都市）の沖合で、500haの人口島に大型タンカーが寄港可能な深海港や工業団地を建設する計画に参加している。港湾は2019年開港予定で2025年までに約8,000億元（約1兆3,100億円）を投資する計画。（中略）地中海に面したギリシャのピレウス港（ギリシャの首都アテネの西に位置）で中国海運最大手の中国遠洋海運集団（コスコ）が約6億ユーロ（約740億円）を投じてコンテナ埠頭を新設した。2016年には港を管轄するピレウス港湾管理会社の経営権を取得、今後自動車ターミナル建設に約6億ユーロを投資する方針。さらにピレウス港から中東欧につながる鉄道（セルビア～ハンガリー間の全長350kmの高速鉄道）の建設にも中国中鉄株式有限公司が参画している」（朝日新聞2017.5.14、カッコ内は筆者が追記）。

③一帯一路関連プロジェクトの進捗状況

最近の一帯一路関連の主要プロジェクトは表1の通りであるが、プロジェクト全体を見ると一部のプロジェクトは計画の見直し等が行われている。

中国欧州列車建設発展計画（2016～2020年）の概要（中国発展改革委員会作成）

(1) 発展環境

ユーラシア大陸は世界人口の75%を有しており、この地区のGDPは世界総額の約60%を占めており、東側は活発な東アジア経済圏で、西側は発達しているヨーロッパ経済圏で、経済補完性が強く、協力の空間は広大である。中国の第12次五か年計画（2011～2015年）時の、中国と欧州の輸出入貿易総額は対前期比（2006～2010年）33%増の3兆230億ドルであった。

(2) 発展目標

2020年までに年間5,000便の運行を目指す。

状況	国名	プロジェクト	建設費
竣工	パキスタン	グワダル港防波堤	1億2,300万ドル
	スリランカ	ハンバントタ深海港1、2期	13億ドル
	カンボジア	国道214号線、スタン・トレン～メコン川橋	1億1,700万ドル
	インドネシア	スメル5発電所	3億1,800万ドル
	カザフスタン	ホルゴス・ドライポート	2億4,500万ドル
	イラン	ハードバル・ロレスターン水力発電ダム	5億7,800万ドル
	ハンガリー	華為技術物流センター	15億ドル
	北朝鮮	新鴨緑江橋	3億5,000万ドル
建設中	ラオス	ラオス～中国鉄道	58億ドル
	バングラデシュ	バイラ発電所	16億5,000万ドル
着工	イスラエル	ハイファ港湾	11億6,000万ドル
発表・交渉中	トルコ	第3原子力発電所	250億ドル
	モンゴル	タバントルゴイ鉄道計画	10億ドル
不明	ウクライナ	キエフ地下鉄4号線	13億ドル

表1 最近の一帯一路関連の主要プロジェクト 出所：CSIC Reconnecting Asia Project等

(3) 中国欧州間の鉄道輸送ルート

主な鉄道輸送ルートを図1に示す。

①西ルート：輸送比率 約7割

- 中国新疆ウイグル自治区の阿拉山口及びホルゴスの税関から出国し、カザフスタンとロシアシベリア鉄道を経由し、ベラルーシ、ポーランド、ドイツなどを經由して、ヨーロッパ各国に到着する。
- ホルゴス及び阿拉山口の税関から出国して、カザフスタン、トルクメニスタン、イラン、トルコなどを經由し、ヨーロッパ各国に到着する。
- カザフスタンを經由し、カスピ海を渡り、アゼルバイジャン、グルジア、ブルガリアなどを經由し、ヨーロッパ各国に到着する。
- トルガート（キルギスタン）を經由し、計画中

の中国・キルギスタン・ウズベキスタン鉄道などと連結し、キルギスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、イラン、トルコなどを經由し、ヨーロッパ各国に到着する。

②東ルート：輸送比率 約2割

中国内蒙古自治区の満洲里や黒龍江綏芬河の税関から出国し、ロシアシベリア鉄道を経由し、ヨーロッパ各国に到着する。

③中央ルート：輸送比率 約1割

中国内蒙古自治区の二連浩特（エレンホト）税関から出国し、モンゴルとロシアシベリア鉄道を経由し、ヨーロッパ各国に到着する。

(4) 中国欧州鉄道の中核都市

- ①主要商品の供給源となる内陸都市：重慶、成都、鄭州、武漢、蘇州、義烏、長沙、合肥、瀋陽、東莞、西安、蘭州

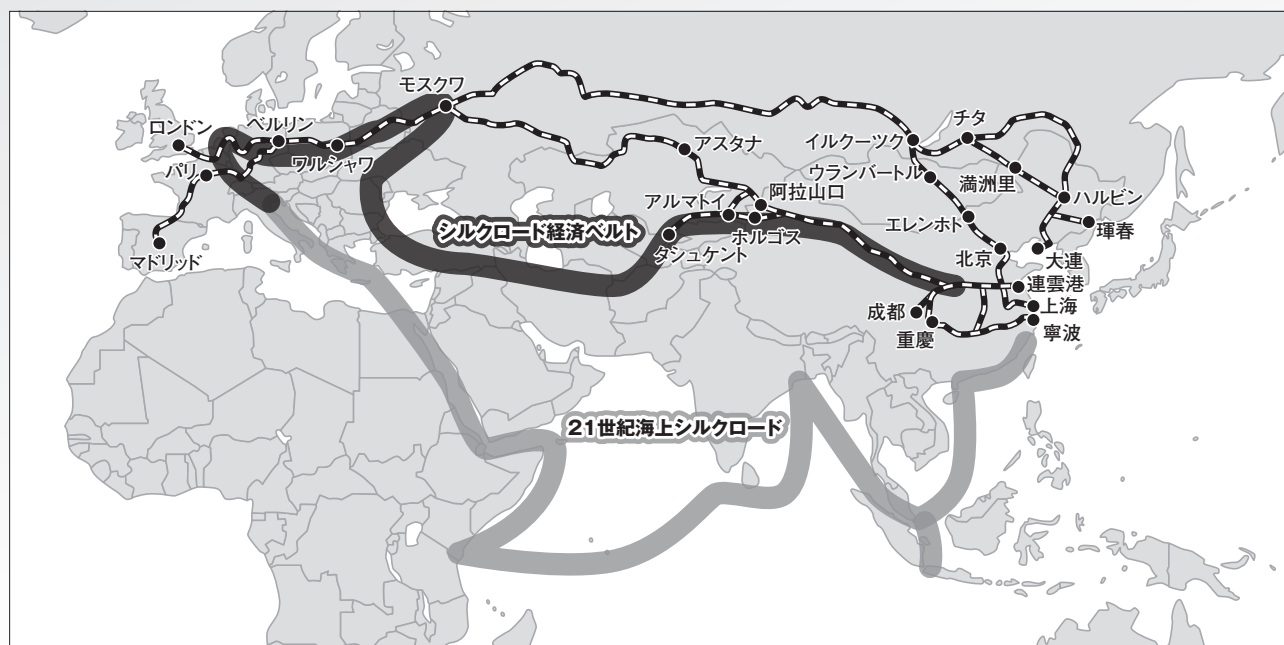


図1 中国欧州間の主な鉄道輸送ルート 出典：「中欧班列建設発展規劃（2016～2020年）」を基に作成

②沿海部の重要港湾：大連、營口、天津、青島、連雲港、上海、寧波、厦門、広州、深圳、欽州
国境の陸路税関：阿拉山口、ホルゴス、満洲里、二連浩特（エレンホト）

(5) 今後の計画

2020年までに、コンテナの国際鉄道輸送量において中国欧州鉄道による輸送の比率を80%に到達させる。全行程における運行時間を圧縮して、1日の平均運行距離を1,300kmにする。

最近の中国欧州列車の貨物の輸送状況

掲題の輸送状況については以下の報道がある。

「2016年は1,702便で14万5,794TEUが輸送された。2017年は前年比2.2倍の3,673便（31万7,930TEU、内訳は中国発往行2,399便、21万2,000TEU、欧州の発復行1,274便、10万5,930 TEU）の中欧列車が運行された。このうち成都が往行だけで9割増の858便で最多、2位は重慶の895便（往行663便、復行232便）、3位は鄭州で501便（往行266便、復行235便）であった」（日刊CARGO 2018.4.12）。

「2017年1～7月の長春～満洲里～欧州便の輸出入貨物は1万7,480TEUで貨物の金額は5.51億ユーロであった」（東亜経貿新聞2017.8.29）。

「2018年の中欧列車の運行は前年比72%増の6,300便に達し、2011年の初運行から2018年末までの累積便数は12,937便で、中国の56都市から欧州15カ国の49都市に運行された。中国→欧州（往航）と欧州→中国（復航）の輸送の比率は100：71で片荷の傾向が前年比で4ポイント改善した」（百家号2019.1.5）。

往航の貨物は主に電機・精密機器、自動車部品、電子製品、自動車完成車、アパレル、化学・繊維製品である。復航の貨物は主に電機・精密機器、自動車部品、自動車完成車、自動車サービスパーツ、化学繊維原材料、化粧品・雑貨類、食品（粉ミルク、ワイン等）である。

中国の西南部の四川省の成都市、重慶市にはヒューレットパッカード、デル、レノボなどのパソコンメーカーやこれら大手メーカーに、各種パソコンパーツを供給する鴻海科技集団（フォックスコン）、インテルなどが進出し、世界のパソコンの約4割を生産している。

2013年から成都とポーランドを結ぶ蓉欧（成都～欧州）列車が運行され、四川省で生産されたパソコンなどが輸出されている。

また、「2017年5月には黒龍江省大慶市で生産された浙江吉利汽車有限公司の「ボルボ車」が中欧鉄道を利用して18日間でベルギーにコンテナ輸送されている。これまでの海上輸送方式に比べ、輸送の所要

日数は25日短縮された」（ロイター電子版2017.5.21）。

これらの貨物の輸出入に関連して、「中国は2018年11月5～13日に第1回中国国際輸入博覧会（CIIE）」を開催した。開幕式で習近平国家主席は今後15年間の輸入額は40兆ドルとの見通しを示した。CIIE事務局の発表によると、CIIEでの成約見込み額は578億3,000万ドル（6兆5,058億円）に上った。内訳をみると、ハイエンド・インテリジェント機器分野が最も多く、次いで食品・農産品、自動車となった。「一帯一路」沿線国との成約見込み額は47億2,000万ドル（全体の8.1%）だった」（ジェットロ ビジネス短信2018.11.13）。「日本からは468企業・団体が出展し、出展面積は総面積約2万㎡と、ともに参加国のうち最大だった。日本の中小企業など（260社・団体）の出展をとりまとめたジャパンパビリオンの成約件数は3,037件、成約金額は約58億円に上った」（同2018.11.20）。

また、中国は今後5年で一帯一路の沿線国家・地区から2兆ドル（約226兆円）の商品を輸入し、同国家・地区への投資額が1,500億ドル（約17兆円）に達する見通しを発表している。これらの活動により、一帯一路の沿線国家との新たな商流が生まれ、貿易や運輸の拡大が見込まれる。

日系企業の対中進出状況

21世紀中国総研の調べによれば、日本の上場企業3,602社のうち1,680社（46.6%）が中国に進出し、その企業数は6,254社（2015年12月末時点）で集積地は以下の通りである（カッコ内は現地の主要自動車メーカー）。

- 華東地区：上海市2,136社（VW、GM）、江蘇省942社、浙江省280社の合計3,358社（全体の52.7%）。上海に日本企業の中国本社が集積し、蘇州、無錫、杭州、寧波には日本企業の大工場が集積している。
- 華南地区：広東省947社（トヨタ、日産、ホンダ、VW）（同15.1%）。電機機器、自動車関連企業が集積し、製造基地を形成している。
- 華北地区：天津市288社（トヨタ）、北京市436社、河北省56社の合計780社（同12.5%）
- 長江上中流：重慶市61社（スズキ、Ford、GM）、四川省58社（トヨタ、VW）、安徽省52社、湖北省93社（日産、ホンダ、GM）、湖南省21社の合計285社（同4.5%）
- 東北地区：遼寧省356社（うち大連市273社（日産）、瀋陽市65社（GM、BMW））、吉林省37社（トヨタ、マツダ、VW）、黒龍江省9社の合計402社（同6.4%）。東北地区では大連市に日本企業が集積している。

日本の対中投資額についてみると約10年前は

製造業と非製造業の比率が、およそ8対2だったものが近年ではおよそ6対4へ変化し、貿易、卸売り・小売り（越境EC）、不動産、金融・保険、飲食業等のサービス業、流通を含めた運輸業への進出が進んでいる。また、製造業の内訳も電気機械なかでも家電製品（洗濯機、冷蔵庫、エアコン）は中国がトップシェアを占めるのに伴って減少し、現在ではロボットや自動車などの分野へ投資の中心が移行している。

「一帯一路」とビジネスチャンス

(1) 第1回日中第三国市場協力フォーラム

2018年10月26日、北京市内で第1回日中第三国市場協力フォーラムが開催され、日本政府からは、安倍晋三内閣総理大臣、世耕弘成経済産業大臣などが出席した。日中の財界トップを含め、日本からは約500人、中国からは約1,000名が参加し、日中の企業や政府関係機関、経済団体などにより協力覚書52件が締結された。覚書はインフラ、物流、IT、ヘルスケア、金融など、幅広い分野に渡った。

その内訳は金融10件、エネルギー 6件、電力4件、エンジニアリング4件、貿易4件、保険3件、インフラ3件、医療・医薬3件、ヘルスケア3件、物流2件、省エネ環境1件、その他7件であった。

これらのプロジェクトには、日立製作所（第三国電力市場における協力に関する協議書）、富士フィルム（ウイルス感染症対策に関する共同研究覚書）、パナソニック（次世代車室空間に関する戦略的提携の基本合意）、伊藤忠商事（日中（伊藤忠-CITIC）で欧州における再生可能エネルギー及び次世代電力ビジネスへの共同投資）などの日本企業と中国企業の各協力案件が含まれている（カッコ内は協力覚書文書名、出所：経済産業省ホームページ）。

(2) 日本企業の関連動向

①概況

「一帯一路」関連のインフラ建設等に伴い、中国やインドネシアなどで建設機械の需要回復が想定より早く広がっており、住友建機（道路舗装用機械、油圧ショベル）、コマツ、日立建機などの業績が好調である。総合商社では最近中国企業とタイアップして、第三国でエネルギー関連のプロジェクト等に参画しており、アジアなどにおけるインフラ建設に関わる需要は極めて大きく、日中企業が協力する余地は大きいとみている。エンジニアリング会社では中国企業とプラント建設等において業務分担をすることにより、業務の効率向上を図っている。物流企業においては、「一帯一路」建設における陸路、海路それぞれの課題に対して、日本の環境・省エネ対策、AI、IoTを活用した物流システム、労働力不足への対策などの日本の経験が生かさ

れる可能性があり、自動車輸送などの個別ノウハウなども活用できるとみている。

また、「一帯一路」とは直接関連しないが、最近是中国における工場自動化の動きが活発なことからロボット、工作機械関連の需要が旺盛で、富士電機（サーボシステム）、スター精密（工作機械）、安川電機（サーボモーター）、日本精工（各種ベアリング）などは中国工場の生産能力を拡張している。

②日通の中国鉄道を利用した日欧間輸送

日本通運は2018年春をメドに、日本と欧州の間を日本から中国までは船便か航空便で輸送し、中国で中国企業などが運行する定期貨物列車に積み替えて欧州まで運ぶサービスを開始する。全区間を船便で運ぶ場合、スエズ運河経由のため約40日かかるが、日中間を船便や航空便を活用し、中国～欧州間を鉄道で運べば日数は約20～30日に短縮できる。貨物は自動車部品や電機部品の輸送を想定している。まず1カ月あたり大型コンテナ20本の輸送を目指すとしている。

今後に向けて

2014年11月に習近平総書記が「一帯一路」経済圏構想をアジア太平洋経済協力首脳会議で提唱してから、このわずか4年あまりの間に「一帯一路」の沿線国で港湾、鉄道、道路、物流基地などのインフラを建設するプロジェクト等が進められ、すでにプロジェクトが完工した案件も少なくない。また、中国欧州列車を利用した貨物の輸出入が、ここ1～2年で急速に拡大している。これに加えて昨年の11月には上海で第1回中国国際輸入博覧会が開催され、中国は今後5年で一帯一路の沿線国家・地区から2兆ドル（約226兆円）の商品を輸入して沿線国との貿易を拡張し、これを中国の国民の生活水準の向上意欲とマッチさせ、更に経済のパイを拡大する計画である。

今後も少子高齢化等の様々な課題を持つ日本においては、このような歴史的な中国経済の変化を見据えつつ、大局的な長期戦略に基づく対応のシナリオをそれぞれの持ち場（官産学）で、中国のように大胆に構想して実行する時期に迫られていると考える。

profile

後藤 正博

（ごとう まさひろ）

1986年新日本製鐵(株)入社、鉄鋼の生産管理、鉄鋼プラント輸出、日中省エネモデル事業等を担当、2000年より日中東北開発協会にて日本と中国東北地方の経済交流事業等を担当。NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワークOOA研究会員。