

公開講演会記録

「一帯一路構想」と

習近平のアジア戦略

亜細亜大学アジア・国際経営戦略研究科教授

范云涛



はじめに

中国が「一帯一路」(ONE BELT & ONE ROAD) 構想を打ち出してから今日に至るまで、すでに5か年の歳月を迎えようとしている。かかる巨大な経済圏構想を一か国で世界に発信し、提唱されることは、いままで皆無と言ってもよい。はたしてその実態は、いったいどのようなになっているのか？ 内実を伴った具体性、経済合理性が認められるものなのか？ 日本国内に留まっていたは、その全体像をつかめることは決して容易なことではない。

2017年5月14日～15日にかけて、北京にて開催された「一帯一路国際経済協力フォーラム」には、自民党幹事長二

階俊博氏が率いる政界、財界人リーダーからなる訪中団ミッションが急遽飛び入り参加を果たし、日中両国間で大きな話題になったのである。中国主導で進む新興国インフラ整備建設プロジェクトに距離をおいてきた政府・与党ではあったが、北朝鮮をめぐる情勢をにらみつつ、中国との経済協力関係を進めようとの党派外交の思惑も見え隠れする。この「一帯一路」フォーラムには、習近平国家主席が出席し、29か国の政府首脳が列席している。130か国の政府関係者、70以上の国際組織と合わせて総勢1300人の来賓ゲストが出席していた。

本日は、「一帯一路」地域経済統合構想の全体像を概観し、5か年間における主たる出来事や進捗動向を追ってその実

態を明らかにし、日中経済関係を含めて、今後のシナリオについても分析してみようと考ええる。

現在進行形の「一帯一路」マクロ構想

まず、現在までに中国と「一帯一路」沿線国首脳同士の相互訪問が45回行われ、88か国地域および国連をはじめとする国際機関、組織との間に、103件の相互協力協定が結ばれ、15件のバイラル政府間協定の締結調印がなされた。2017年5月14日～15日一帯一路国際経済協力サミットフォーラム開催中に279以上の経済協力、貿易分野の文書が調印された。255件が着手、起動。30か国以上の国との間に産業協力プロジェ

クトを組んでおり、24か国で75を超えるオフショア貿易取引SPZ立ち上げ、累積FDI500億ドルに、累積貨物貿易取引高が5兆ドルに及んでいる。交通インフラ整備公共事業分野での国際提携プロジェクトの実施においては、新たな展開を見せている。「一帯一路」はまさしく現在進行中の経済統合プラットフォームと言えよう。例えば、山東省済南市から今年5月に新規開通された「中欧国際貨物列車」運行ルートが始まり、ウズベキスタン首都に至る1万キロを超える時速300キロ前後の高速鉄道が導入された。

沿線国・地域65か国に対するインフラ整備のための経済協力メカニズムが、次々と構築されている。例えば、中国は、カザフスタンやマレーシアなど30か国と生産能力の面で協力することを合意し、それを協力メカニズム、関係国とのリンク計画、プロジェクトに盛り込んでいる。重要プロジェクトも次々に実施が始まっている。例えば、2016年末の時点で、中国企業が沿線国で立ち上げた連携エリアが56あり、1000社以上がそこに進出。総生産額は500億ドル以上に達し、現地国でおさめられた税金は11億ドル、現地で計18万人以上の雇用を創出してきた。中国企業は、沿線国がイ

ンフラを整備し、生産能力を向上させ、産業発展を加速させ、雇用創出を拡大させ、民生福祉を改善する点で、大きく寄与してきた。

【貿易取引分野】

2015年における中国と「一帯一路」沿線国・地域とのバイラテラル方式での輸出入貿易取引額は、すでに2360億ドルに達している。それは、中国全体の年間対外輸出入取引実績総額の26%に匹敵するものとなっており、その伸び率が、中国全体の対外貿易取引伸び率よりも高い水準で推移していることが、判明している。沿線国や地域からの輸入取引金額も、915億ドルを記録しており、全国の輸入取引総額の23・4%にも及んでいることが、「一帯一路」公式サイトの「基礎的実績データ」コラムに示されている。

中国税関総署の統計によれば、2018年1月から4月末までの中国貨物貿易輸出入実績ベースでは、9・11兆人民元、2017年貨物貿易輸出入総額が27・80兆元、2016年比では14・2%増、そのうち輸出が15・33兆元、10・8%増、輸入12・47兆元で、18・7%増、輸出超過2・85兆元。これまでの2年連続

の赤字が逆転した。

貿易面の成果を見てみれば、2016年の中国と沿線国の間の貿易総額は、約9535億9000万ドル、中国の輸出総額の25・7%を占め、2015年と比べ、0・4%ポイント上昇を見せた。貿易相手国を見ると、東南アジアは、最大の貿易相手国となっている。中でも中国とベトナムとの貿易額は沿線国との貿易総額の10・3%を占めている。広東省は中国と沿線国の間の貿易を扱う最大の省であり、全国の20・9%を占めた。

2017年第1から第3四半期において、沿線国・地域向けの輸出・輸入取引の伸び率が20・1%。特に対ロシア、インド、マレーシアなどの国向け貿易輸出実績が早いスピードで急成長。第1―3四半期沿線国家による対中投資事業の新規設立企業数が2893社、前年同期と比べて34・4%の伸びが実現され、実際の投入金額が42・4億ドルを数えた。

中国は、すでに58か国と投資貿易相互協定を結んでいる。「ワンストップ」窓口受付による行政手続き簡素化率が59%に達している。

【インフラ建設と産業基盤の整備分野】

中国は、広大なユーラシア大陸におい

て、高速鉄道網をはじめ、ハイウェイ網、空港施設、天然ガス、石油パイプラインの整備など、新興諸国の産業基盤構築と繋がるような公共インフラ建設プロジェクトを着実に実施しており、その一例として、2017年11月17日現在、スペインのマドリッド、ドイツのロイズ、オランダのアムステルダムに至る「ユーラシア鉄道高速列車」の発車運行数がすでに定期便でも2011年から、累計7000回を数えることになる。2017年だけを見ても、2300回の運行数を記録しており、これは、2011年から2016年6月までの合計を上回っている。現在、「ユーラシア国際貨物列車の定期便」運行は、沿線各国政府と周辺地域の住民や自治体から好評を受けており、すでにヨーロッパ諸国と中国の各主要都市との間に、1万キロ以上にわたる57本の定期便貨物国際列車の路線が引かれている。中国国内の36か所の国際物流センター都市と欧州の14か国42都市との間に高速鉄道網が結ばれていることになる。いにしえのシルクロード貿易経路が、いまや中国と欧州諸国、ないしユーラシア大陸沿線国との大動脈に成り代わっているのである。毎年、新規に開通される国際貨物列車の便数が352%という年伸

び率を達成できていること、2017年4月、中国国有鉄道会社のイニシアチブに基づき、中国、ロシア、ドイツ、カザフスタン、モンゴル、ポーランド、白ロシア、7か国の鉄道部門が、ユーラシア国際貨物列車協力条約を締結している。かかる国際協力協定書の締結が、一带一路国際フォーラムの成果リストに列挙されている。

2016年中国企業が、「一带一路」沿線国家との間に締結したインフラ建設工事プロジェクトにかかわる国際経済契約締結成約数は、2015年同期に比べて、4171件もの増加を示している。同期との比較では、104・5%の伸びとなっている。新たに調印できた契約金額が、333・9億ドルにのぼっている。これは、前年同期と比べて何と36%増を示しているのである。

2017年1月から7月まで、中国企業と61か国の沿線国との間に新たに建設工事請負契約を締結した件数は、2946件を数え、契約出来高金額は、780・9億ドルであり、前年同期に比べて、32・6%増を記録している。2016年末までには、53か国（沿線国）との間にバイラテラル投資保護協定を結んでおり、54か国との間に二重課税防止の相互協定

を交わしている。査証手続きの簡略化やサービスマークの標準化をめぐる提携協議書などといった国際協力スキームも有効にできあがっているのである。

さらには、以下のような中国と沿線国との政策協調の成果も達成されている。

(A) バイラテラル、あるいはマルチラテラルに基づく経済協力体制が次第に整いつつある。

例えば、国連機構、国連安保理、国連総会など重要な国際会議の決議文書にも、「一带一路」インフラ建設の内容が組み入れられている。ロシア、カザフスタン、モンゴル、ベトナム、パキスタン、ポーランド、イギリスなど関係諸国とは、政策協調を行っている。40か国以上の国と地域、国際組織との間に協力をめぐる協定を結んでいる。30か国以上の国々との間に生産能力調整協力合意を取り付けている。60か国以上の国と国際組織との間に共同提唱に基づき「一带一路」貿易取引提携協議を結んでいる。

(B) 2016年末現在の、中国企業による沿線国への直接投資額は145・3億ドルを数えている。新規の道路港湾公共施設インフラの建設プロジェクト案件受注契約金額が1260・3億ドルにのぼっている。これは、中国の対外建設プ

プロジェクト案件受注新規契約金額の51・6%を占めている。すでに営業売上高が759・7億ドル、これは同期の全体営業売上高の47・7%を占めている。2016年末にかけて、中国企業は、「一帯一路」沿線国家において戦略的経済特区を合併形式で立ち上げたのは、56か所もあり、累積投資額は185・5億ドルを数え、特区のテナント企業は、1082社となっている。その産出GDPは、506・9億ドルとなっている。前掲のとおり、11億ドルの法人税、事業税収をもたらし、18万人の就労機会を生み出している。

(C) 貿易取引と金融サービスの利便性、効率性の著しい改善が見られた。4年間にわたり、「一帯一路」沿線国との間の貿易総額は、3兆ドルを超えている。AIIIBおよびシルクロード基金を基軸とする金融ファイナンスネットワークは、多次元からなるファイナンスツールを形成している。例えば、AIIIB銀行だけでなく、「一帯一路」建設プロジェクトに関する関係諸国の抱える9つの公共事業プロジェクト案件に対して、17億ドルの貸し付けを与えている。「シルクロード基金」から拠出した投資マネーは、40億ドルに及んでいる。中国と中央アジア、東

ヨーロッパとの間に16プラス1という金融傘型会社も正式に立ち上げられている。「一帯一路」沿線国地域をカバーする建設資金ファイナンスネットワークがほぼ形成されている。中国の企業証券取引所は、競争入札にてパキスタンの証券取引所持分を取得できている。

【金融ファイナンス分野】

AIIIB正式加盟メンバーシップは、2015年12月発足時の57か国から87か国に拡大されており、うち42か国が沿線国。すでに24件の投資プロジェクトが承認されており、総額43億ドルにのぼっている。シルクロード基金・成約プロジェクト数17件、拠出金額70億ドルを数える。その融資対象プロジェクトが関係する総投資が800億ドルに。

BRICS BANK新設

2014年7月15日設立、2015年7月23日上海浦東新区エキスポで開業、17年9月2日上海にて本部ビルを着工、2021年春正式竣工予定。設立時は、500億ドルの資本金でスタート、将来は1000億ドルに増資、各国が100億ドルずつ拠出することで、資本金割合変更は、全会一致というコンセンサス方

式が採用され、他者の参入は、BRICS5か国出資比率が55%を下回らないのが原則となっている。2017年7月23日、新興諸国5か国(BRICS+ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカ)が運営する新開発銀行(BRICS銀行)の開業式典が7月21日に上海で行われた。中国財政部の楼繼偉部長は、「BRICS銀行は、今年末、または来年はじめに運営をスタートする」と述べた。「BRICS5か国が提唱して設立するBRICS銀行も、中国が提起して設立されるアジアインフラ投資銀行(AIIB)も、新興経済体がグローバルインフラ建設を促進し、国際経済のガバナンス改革を推進する上での重要な動きだ。BRICS銀行とAIIBは、相互に補完しあい、協力しあう関係にあり、両者は、銀行の設立準備の中で、お互いに学び合い、連携を取り合い、運営開始後は、協力を強化し、世界とアジアのインフラ建設および相互連携・相互接続(互聯互通)をとともに促進し、世界と地域の共通の発展を推進するために貢献する」と述べた。

中国政府系銀行

19の沿線国において、6社の中国系銀

行が80か所の支店、営業所、PE代表処を設置しており、中国銀聯カード端末決済システムが沿線50か国以上をカバー、400万軒を超える店舗と40万台のATMが稼動中となっている。特に国家開発銀行（BCD）による特別融資枠、海外ファンド与信が拡大傾向。

新開発銀行（NDB）の主役たる5か国は、既存グローバルガバナンス枠組みに対する補完と代替機能を果たし、経済協力と政治的相互信頼を強化、「運命共同体」協働発展メカニズムを構築する。

5か国は、SOUTH-SOUTH COOPERATION、南北対話のメインプレイヤーの中核となり、G20新興市場国家を代表し、国際通貨秩序や気候温暖化対応、難民対策など多くの国際共通のアジェンダに対処する。

IMFレポートによれば、2005～2017年過去13年間ではBRICSのGDP総額の世界のそれに占める増加率比は44%にのぼっている。世界経済に対する成長貢献率が50%を上回っているという。

イギリスのEU離脱から、米国のポピュリズム、アメリカンファースト、保護貿易主義の台頭が目立つなか、BRICS5か国は欧米主導の融資制度とドル

通貨の影響力に対抗する意義があり、BRICS間の輸出信用機関の協力合意やイノベーションにおける技術協力や、エネルギー開発協力、農業生産協力、インフラ整備事業をめぐる協力に関する7つの分野の共同文書が調印済み。

西側諸国の誘致分野に関しては、2017年3月27日、ニュージールランドは、西側諸国のうち、はじめて中国との『2か国間「一带一路」構想枠組み協力覚書』を締結し、8月14日ニュージールランド初の「一带一路」産業パークと中国税関商品検査認証集団公司ニュージールランド法人との間に戦略的パートナーシップ協定を結んだ。産業パークから輸出する乳製品をはじめ、肉類、果物、海産物などの商品に関する水際検査、検品、認証、テスト倉庫物流サービス、EC越境取引、製品の見本展示販売、電子マネー決済など総合的な貿易サービスが取り決められている。産業パークの第1期投資総額目標は1億ドル。

2018年4月8日、オーストリア大統領および首相、主要閣僚十数名が揃って訪中、習近平主席をはじめ、執行部との会談を通じて、中奥『友好戦略パートナーシップ関係樹立に関する覚書』をはじめ締結した。

オーストリアとの間には、16プラス1というEU諸国の仲間造りが可能となり、政府間協議を経て、情報通信産業をはじめ、クリーンエネルギー分野、デジタル通信システム、バイオ医薬、生態農業技術、環境ビジネス、教育、文化、インフラ整備、物流ロジスティクス、建築土木、半導体装備、化学コンビナート、生命科学など幅広い分野での「一带一路」枠組みにおけるグローバルな事業連携が宣言されている。

ニュージールランドは中国との間で、西側諸国のうち、今年3月27日付け、最初に2か国間「一带一路」戦略合意を結んだ国である。具体的には、国際貿易物流業務の実務協力協定を締結し、エアポート物流エリアと海岸埠頭港ロジスティクス園区エリアの2か所に分けられる。空港エアポート物流エリアは、オークランド空港界隈にあり、3つの冷凍倉庫および初の無人操縦「スマート倉庫」、無人分別による越境EC電子マーケットが備えられている。

中国商務省の予測では、今後10年間で、「一带一路」沿線国家の貿易取引高が毎年2・5兆ドルを超える規模に膨らんでいくものと見込んでいる。ニュージールランドは、西側諸国のうち、もっと

も早く中国とWTO加盟交渉を妥結した国であり、最も早く中国の「市場経済国地位」を認めた国であり、はじめて中国と自由貿易協定を締結した国であり、はじめて中国と「一帯一路」戦略協力関係合意を締結した国となる。

2018年度の目玉建設プロジェクトの概要

中国が進めている「一帯一路」経済ベルト戦略構想とは、2013年9月7日から10月中旬にかけての習近平国家主席がウクライナ、インドネシア、中央アジア諸国歴訪中に提唱した中国の国際経済統合アイディアであった。いままでの5年間において、上記のように実質的な国際ビジネス連携プロジェクトが起動した。

現在、大型インフラ施設（港湾、ハイウェイ、高速鉄道、ダム、トンネル、産業パーク、物流コンテナ基地など）建設計画が次から次へと実施されており、その地理的な広がりには、中央アジア地域をはじめ、東南アジア、南アジア、中近東、アフリカ諸国、欧州、中南米、ラテンアメリカなど70か国以上をカバーする。即ち、大方の世論で言われるような「具体性を欠く」幻の単なる口先だけの

構想ではなく、まさに現在進行形の確実な地域統合戦略であることは、確認できていると考える。

以下では、2018年度の目玉プロジェクト案件を取り上げてみたい。

カンボジア新国際空港建設案件

2018年3月19日、カンボジアRUL新国際空港PJが正式に着工した。アンコールワットから40キロ、RUL市内から51キロ離れており、敷地面積は700ヘクタール。竣工後には、カンボジア最大のエアポートとなる。第1期目の投資総額は8・8億ドル。観光産業は、カンボジアの2番目の柱産業になっているだけに、今後の景気拡大において期待が広がっている。

ラオス高速鉄道網整備事業

2017年11月着工、2021年完成を目指す巨大インフラ整備事業。中国の雲南省からインドシナ半島を縦断し、マレー半島の最南端シンガポールまで延びる全長3000キロに及ぶ高速鉄道整備計画。ラオスにとっては、初の高速鉄道ということになる。総事業費は、60億ドル（ラオス国家予算の2倍にあたる）円貨にして6500億円規模となる。山が

切り開かれて、真新しい近代建築、ビルと大型商業施設や住宅街建設、火力発電所建設もはじまった。地元では、「黄金郷」と呼ばれるほどの巨大インフラ建設プロジェクトである。ラオスは、国連が「最も開発が遅れている」後発途上国の一つに認定しているので、政府は、この事業を後発途上国から抜け出す好機と捉えており、北は中国、南は東南アジア諸国、日本との貿易促進の起爆剤として期待をかける。総事業費のうち、42億ドルが中国側の負担、18億ドルがラオス側の負担で賄うが、うち15億ドルは中国から融資をうけ、残り約3億ドルを財政から拠出する仕組みだ。60%の工事部分は、トンネルや橋に占められる難工事。請負業者は、中国国営大手の中国鉄道建設グループとなっており、技術的な障害はクリアされている。

このように、沿線国向けのインフラ海外投資実績については、東南アジア諸国との経済連携を強める「南アジア・バン格拉デシュ・インド経済回廊」のような新規案件は、2021年秋の完成が待たれている。

2018年6月末まで、一帯一路沿線に広がる中国系企業の進出が凄まじく、海外支店・営業所9112か所を数え、

世界185か国地域をカバーしている。

そのうち47社は中央国営企業による資本参加、提携、出資または技術移管に基づいており、現地関連プロジェクト数は、1676に及ぶ。シルクロード基金（2014年末設立）がコミットした関連事業総投資額は800億ドル。2016年末まで、AIBによる貸付金が17億ドル、9プロジェクト。融資総額は、42億ドル、12か国24プロジェクト。2016年、中国勢の海外投資実行ベースでは、2200億ドルを数え、世界市場に占める割合は9.5%へ延びている。ほとんどクロスボーダーM&A取引形態が取られており、中国勢の年平均売上高の伸び率が4.5%。トータルで2万5410社が進出済みである。

トップランナーとして、1例を挙げると、中国交通建設グループの場合、沿線国での道路整備工事距離数が1万320キロ、95か所の深水埠頭、10か所の空港、152の大橋および2080キロの鉄道、調印済みプロジェクトは400億ドル。前掲ラオスの高速鉄道案件においても、主幹事会社となっている。

習近平の対外政策の骨格は、主には3つの柱から構成されていることは、多くの論者が指摘している。

①米中関係の安定化を図ること、②「核心利益」という概念の導入で、中国外交のボトムラインを明確化すること、③法による「支配」原理をモットーに、国際社会における自国の影響力拡大を狙う。

かかる大国外交の戦略枠組みの中に、日中関係を見据えたアジア戦略の方向性が打ち出されており、それが、鄧小平時代の16文字からなる外交戦略指針からかなり前に踏み出した積極的なものとなった。

「総合権衡、宜戦当戦、合縦連衡、維權并舉」。要約すれば「戦略戦術を駆使して、戦う時は戦う」ということである。

「韜光養晦」鄧小平の「力をひけらかさず、控え目に」という政策を堅持しながらも、実際は、「有所作為」つまり「すべきことはする」にウェイトを移し替えたのである。その理由としては、習近平政権発足当初の1年〜2年の間は、オバマ政権が「アジアへの復帰」を宣言し、「アジア地域における米国の一国優位体制を維持する」というメッセージを発信した。経済的には、環太平洋経済連携協定（TPP）を推進し、安全保障分野では日本、豪州などのアジア太平洋の同盟国との間で軍事協力を強化する。こうした米国のアジア政策を、中国は、「中国の台頭を抑止するための封じ込め戦略」と

して受け止め、強い危機意識をもって激しく反発した。

こうした「内憂外患」に直面する習近平政権が打ち出した外交戦略方針が、「一帯一路」構想と称する「新シルクロード戦略」である。従って、今年11月には、中国初の第1回中国国際輸入博覧会兼国際貿易フォーラムというビックプロジェクトが2017年秋の段階で企画され、約1年間にわたる下準備を着々と行っている。

昨年10月から中国側は、世界200以上の貿易相手国・地域に対して、「第1回中国国際輸入博覧会兼国際貿易フォーラム」への誘致のための招請状を送付し、開催準備が始まった。2018年7月末時点では、86か国が参加、出展を決めている。1032社の海外貿易商社や専門業者が契約済み。欧米諸国、日本など先進国企業テナントが34%を占め、「一帯一路」沿線国家からの出展企業も48%を占め、もっとも遅れている途上国企業が10%を占めている。上海の虹橋国際展示場（ミナソール）に位置する国際展示場の敷地面積は、17.5万平方メートルを超える。来場者は15万人以上を予想。開幕式セレモニーでは、習近平主席が開催の祝辞を述べる予定。2017年5月14日（

15日に開催された一帯一路国際フォーラムと首脳サミットに次ぐ大掛かりなイベントになっている。つまり、昨年度からすでに米中貿易摩擦の勃発を織り込んだリスクヘッジ対策という意味を持っている。

いずれにせよ、1978年から40年も続いた「改革開放政策」の着地点として、「一帯一路」構想を位置付けている点で、さらなるグローバル化の流れに乗って、改革開放政策の続投を宣言したことになる。

結果的に、もっともリスクが高く経済規模も小さい最貧国が連なる中央アジア、南アジア、中近東の沿線国を横断する地域を選んだことは、習近平のアジア外交にとって、いわば苦渋の選択にほかならない。2013年共産党第18次5回会議で採択された「平和的な台頭」の国際対応で、「国際政治経済の公共財」の提示が可能なアジア中心の経済統合を目指し、アジア地域を資源エネルギー供給の後方基地とし、米国のプレゼンスを削ぎ落とすことで、アジアでの求心力を強める狙いがある。

「人類運命共同体構築」とは、宗教対立やイデオロギー紛争や国際テロ活動または世界規模の金融通貨危機、地球温暖

化危機などといった人類共通のクライシスの対処法ないし国際対策ソリューション構築において、中国のプレゼンスを示すため、既存グローバルガバナンスに対する補完、修正、補強機能の役割を果たす意欲があることを意識したものである。それには、異なる民族・国家間の相互信頼で作る「相互信頼の共同体」と「責任共同体」、貿易や投資の活性化から作る「利益共同体」ネットワークが土台となり、最終的には、「運命共同体」が構築されるようになるという発想である。

「陸上」と「海上」という2つの経路は、いずれも紀元前3世紀からはじまる中国の漢の時代、隋や唐の時代から延々と続く歴代封建王朝時代の国際経済秩序レジームからヒントを得た戦略アイディアである。「シルクロード経済ベルト」は、投資総額が8900億ドル以上と予想される「6つの国際経済回廊」を構築し、「海上シルクロード」は、2つのルートを中心に展開するとしている。

中国が世界経済の中心的な地位を誇っていた古代シルクロードの再現を意識しながら、アジア、ヨーロッパ、アフリカ大陸に跨がる一大経済圏の構築を目指すものである。「一帯一路」におけるインフラ整備事業を資金面から支援するため、シ

ルクロード基金や、アジアインフラ投資銀行(AIIB)、BRICS銀行、上海協力機構開発銀行などの設立計画が、中国の主導で、ダイナミックに進められている。この一連の取組みは、戦後米国が西欧諸国を対象に実施したマーシャル・プランの再来を思わせるものであり、一部のメディアでは「中国版マーシャル・プラン」と呼ばれている。

具体的には、「政策面の意思疎通」、道路をはじめとする「インフラの連結」、「貿易の円滑化」、「資金の融通」、沿線国の「民心の意思疎通」の5つの分野でのグローバル・コネクティビティを呼びかけて、新興国政府と産業界を動員して進められている。即ち、東アジアとヨーロッパ地域、ないしアフリカ大陸、中近東地域との間に「東西を結ぶ」橋渡しの役割を担う梁の下「うち弁慶」という存在である。

一帯一路沿線国カントリーリスク分布

沿線72か国地域のうち、過去10年間にわたり、政権交代、軍事クーデターまたは内乱が頻発した国が22か国、長期化の泥沼に陥った国が8か国となる。タイ、ネパール、パキスタン、エジプト、モルドバ、ポーランド、イタリア、イラク、

レバノン、ウクライナ、チェコ、ラトビア、リトアニア、ギリシア、シリア等の国が該当する。世界銀行WGIデータバンク統計資料によれば、「一带一路」沿線72か国の政権腐敗度レベルが世界の175か国平均スコア(43)よりも10ポイント低い35点しかなく、中央アジアに至っては、その得点がわずか22・8しかなく、世界175か国の中でも、154番目の低位に留まる。世界範囲から見れば、もっとも政治的腐敗が深刻な地域に該当する。

国別に見られる投資リスク

カンボジアは、沿線国のうち企業設立ハードルがもっとも難しい国。189か国のうち180番目、企業新規設立は87日間を要する。ビルマでは、契約履行のハードルが最も高い。契約紛争が民事訴訟まで発展してしまった場合は、被告が提訴されてから実際に執行にいたるまでのタイムプロセスが1160日間もかかる。東ティモールがワーストワン。訴訟提起から判決まで平均1285日間かかり、ようやく支払いに応じてくるのである。アフガニスタンの場合は、投資家保護レベルが最下位である。沿線国65か国に関するIMFの調査結果では、平均G

DP額が2068ドル、世界各国平均値(3900ドル)よりも大幅に低い。しかも経済規模が小さく、産業構造が化石燃料、資源に偏っている。

中国WTOコンプライアンスと「一带一路」特需

①2011年12月、中国のWTO加盟17年目を迎える中、「一带一路」提唱から5年目の現在、アメリカのビジネス社会に匹敵するほどのビジネスライク訴訟社会とアジア伝統型社会の定着が進んでいるという実態がある。

そこには、中国独自の法理念と法体系近代化整備がまだ途上にあるというアンビバレントが生じているにも拘らず、「法による支配」VS「党／国家の支配」——「社会主義法治国家」という既成の構図が顕在化しているため、WTO(国際貿易機構)が求める「WTO議定書」に則ったコンプライアンス遵守のルールに、いまだに中国が対応できていないのは、言いがたい。今後避けられないのは、②外資系企業の投資／経営事業活動に対する法整備をきっかけとするWTOコンプライアンスとローカルコンテンツの衝突、③グローバルスタンダードの東

西対立。大陸法と英米法との間に起きるリーガル紛争から生まれる新たな法文化再生から、今後日中間の経済摩擦よりも米中間、EUとの法律摩擦の蓋然性が高まり、政府から民間レベルに至るまでリスクヘッジへの対応が一層困難になることが予想されよう。

従って、日系企業の対中ビジネス事業は、かかるダイナミックな法制変容と「一带一路」沿線国投資環境の変化に適切に対応できる強力なハイブリッド法務戦略スキームと経営の現地化、危機管理の要請に相応しいコーポレートガバナンスとビジネスモデルを早急に再構築することが急務であろう。

米中貿易摩擦めぐる中国側の見方

最後になるが、昨今気になる国際情勢の1つ、米中貿易摩擦を取り上げてみたい。7月6日付け米国側が発動した500億ドルの制裁関税措置が、今後さらにエスカレートする見込みが高いので、短期的には、貿易戦争が激化の一途をたどり、両国とも景気後退、内需縮小、中国经济の減速、輸出企業、通信機器、半導体産業を中心に企業業績悪化が予想される。しかしながら、対中制裁の「返り血」によって、米国の家計部門が被る

さて、日本への影響については、短期的にも現れている。その証拠として、中国製建設用鉄鋼・アルミ加工品やカラーテレビ、空調部品などの輸入がすでに急増。米国から押し出される中国勢は、代

替市場と得意先を日本に求め始めた。第2回目の大型報復措置（2000億ドル）が発動すれば、米国のほとんどの家計消費に影響が出るものと予想されよう。理由としては、米中貿易統計に潜むからくり——約1000億ドルのギャップがあること、加えて、米国の対中貿易赤字幅が一向に縮まらず、構造的な問題になってきた事実がある。対中赤字幅は、1985年時点の6億ドルから、2017年の3752億ドルにまで膨らんだ。その間、米国の対中貿易赤字累積総額は4・7兆億ドルになった。昨年度、米国の対中赤字は、対外貿易赤字の半数に近い規模になった。

中国側は、黒字額の高止まりにつき

実際のところ、HUAWEI、ZTEという2大中国大手通信機器メーカーに対する米国議会の「スーパースーパー301条」知財権侵害への制裁が今回の引金を作った。

従って、今後の想定シナリオは、次のように考えられるのではないかと思う。

2000億ドルの発動―中国側が600億ドル規模の報復関税で応酬。

第3弾…ハイテク企業の閉め出し競争／通貨戦争

第4弾..市場ダウンサイジング競争（不買運動）

第5弾…中国による米国債の大量売却による債務ショック

第6弾…米国は、サイバー戦争をしかけ、中国のネット通信網の消滅を狙う。集積回路も閉め出す。

第7弾・中国が台湾へ進撃し、米側は、中国の在米資産凍結と指導者、官僚層の資産リスト公開——国債価格の暴落という最悪の連鎖が働く。

(2018年7月19日・公開アジア研究懇話会)

1963年上海市生まれ。85年上海復旦大学より文部省招聘国費教員研修と

して京都大学法学部に留学。92年同大学大学院博士課程修了。助手を経て同大学法学部より法学博士号を取得。東京あさひ法律事務所、ベーカー&マツケンジー東京青山法律事務所に国際弁護士として勤務後、上海に帰国し、日系企業の「駆け込み寺」となる。

現在、亜細亜大学大学院アジア・国際経営戦略研究科教授、日中関係や日中経済論、国際ビジネス法務について、理論と現場の両方に精通した第一人者として知られる。

著書に、『中国ビジネスの法務戦略』（日本評論社）、『やっぱり危ない！中国ビジネスの罠』（講談社）、『中国ビジネスとんでも事件簿』（PHPビジネス新書）などがある。