

2 中国の国際産能合作と対アジア輸出・投資

大木 博巳 *Hiromi Oki*

(一財) 国際貿易投資研究所 研究主幹

要約

第13次5カ年計画（2016～20年）の中国の対外経済戦略（走出去）は、国際産能合作と一帯一路が2本柱となっている。

国際産能合作の目的は、中国国内で供給過剰に陥っている産業への支援、中国の貿易構造の高度化、発展途上国市場の開拓にある。

中国の国際産能合作重点産業の輸出は、ASEANや南西アジアのアジア向けに急拡大している。輸出規模ではEUや米国に匹敵するほどの市場に成長している。特に、アジア向け輸出は、電力などのインフラ投資関連や鉄鋼などの中間財産業が拡大している。

中国の一帯一路構想では、経済回廊建設を重要な柱としている。国際産能合作が活発化するものと見込まれる。

経済回廊建設をテコとした中国企業の対アジア進出に対して経済効果を期待する声もある一方で、貿易赤字の拡大を懸念する声もある。また、中国企業の進出に対して雇用面等で警戒感も出てきている。

すでに中国の国際産能合作重点産業のアジア向け輸出は、2014年をピークに鈍化しはじめている。中国の投資余力も、企業の債務増加、外貨準備の減少など先行不透明感が出てきている。また、投資の採算性を度外視したプロジェクトが行われていることも一帯一路の持続可能性に対する懸念材料である。中国のアジア向け輸出が頭打になっているとすれば、一帯一路プロジェクトは踊り場に來ているのかもしれない。

1. 走出去

中国の対外経済戦略（走出去）は、第13次5カ年計画（2016～2020年）において、2柱を建てている。国際産能合作と一帯一路である^{注1}。

国際産能合作は、国务院が2015年5月16日に公表した「国際生産能力・設備製造の協力推進に関する指導意見」で、中国企業の“走出去”のために有利な条件を創出することを基本原則にしている。対象となる産業として、鉄鋼、非鉄金属、建材、鉄道、電力、化工品、軽紡、自動車、通信、建設機械、航空・宇宙、船舶・海洋建設の12業種をリストアップしている。

「一帯一路」構想は2014年11月11日のAPEC会議で正式発表があったが、その1年前の2013年9月から10月にかけて、習近平国家主席が外遊先でシルクロード経済帯の構想を提起していた。2015年5月には、重慶で開催されたユーラシア互聯互通産業対談大会において、新ユーラシアランドブリッジ、中国－モンゴル－ロシア、中国－中央アジア－西アジア、中国－インドシナ半島、中国－パキスタン、バングラデシュ－中国－インド－ミャンマー（BCIM）の6経路が「6大経済回廊」（複合型インフラネットワーク）として初めて明確化された。6大経済回廊は「一帯一路」構想を具体化したものと言われる。経済回廊に必要なインフラ建設は、関係国間の「互聯互通」、すなわち、政策の意思疎通、インフラの連結、貿易の円滑化、資金流通、人心の通い合いの5通の基盤である。一帯一路の構築は、これらの経済回廊建設が推進力になっている。

経済回廊建設には、国際産能合作重点産業が深く関与している。特に、電力などのインフラ関連産業や鉄鋼や化学産業等の中間財産産業である。以下では、アジアにおける経済回廊建設と国際産能合作に焦点を当てて、中国のアジア輸出、投資の現状と今後について述べる。なお、本稿で言及するアジアはASEANと南西アジア（インド、パキスタン、バングラデシュ、スリランカ）としている。

2. 国際産能合作の意図

国際産能合作を最初に口にしたのは李克強首相である。李克強首相は、2015年4月3日に関係者を招いて会議を開き、新戦略（産能合作）をぶち上げた^{注2}。同年4月末には王毅外相が河北省の幹部を北京に呼んで「国際産能合作」をテーマに会議を開いた。その後、李克強首相は、世界各地で国際産能合作について発言をしている。その発言を基にその意図を整理すると、次の3点が指摘できる。

第1は鉄鋼、化学など中国国内で供給過剰に陥っている産業の供給サイド改革を助ける役割である。河北省の幹部を北京に呼んで「国際産能合作」をテーマに会議を開いた理由は、同省の鉄鋼の余剰生産能力が全国でも突出して多いからだという。新規市場開拓による需要の発掘で生産過剰を少しでも緩める役割が期待されている。

中国の過剰生産素材産業の中長期的戦略は、国内の設備能力削減と中国国外での成長戦略にある。中国国外での成長戦略としては、欧米企業の買収による高付加価値製品の取り込みやASEAN企業に対して技術と資金を提供し販売を含めて市場支配を強める戦略となる蓋然性が高い^{注3}。

第2は中国の貿易構造の高度化を進めることである。中国企業が鉄道、道路建設、電力、化学プラント建設などのプロジェクトを多数受注することで「加工貿易中心^{注4}の中国の貿易構造が、素材（中間財）、資本財の輸出ウエイトが高まる形でより高度化する。」と述べている。中国ブランド品の海外市場での普及を進めて、現地生産にこぎつけ、中国からの資本財、中間財輸出という日本や欧米多国籍企業がおこなっている企業内取引を念頭においているようである。

第3は、市場開拓先としては、発展途上国を念頭に置いている。李克強首相は、「中国製造業の比較優位性（品質、価格面など）を先進国のハイテク技術と組み合わせて、発展途上国に良質で適当な価格の装備を提供し、その工業化、都市化を支援してゆきたい。」（エコノミスト誌）^{注5}工業化や都市化を押し進めているのが新興国である。

中国は、「一帯一路」沿線国20カ国と生産能力協力（高速鉄道、電力、エネルギー等の分野）に合意した。アジアでは、ベトナムやミャンマー、バングラデシュ、インドといった新興市場でインフラ投資に活気が見られる。

3. 産業輸出の課題

3.1. 世界最大の輸出大国

産能合作の重点業種の12産業の中から、代表的な輸出品目を抜き出して、産能合作重点産業の輸出の現況を取りまとめたのが表1である。12産業のうちアパレル・繊維、携帯電話、自動車、航空機を最終財（資本財・消費財）関連産業、鉱山建設機械、鉄道それにタービン、電線、配電盤、ケーブル等の電力関連品をインフラ投資関連産業、過剰生産に陥っている鉄鋼、アルミニウム、化学品を素材（中間財）産業として分類した。

これらの中国の輸出額（2010、2016年）を日本、米国、ドイツ、韓国と比較すると、中国の輸出規模が4か国のそれを上回っている品目が多い。通信機器、繊維・アパレル、鉱山建設機械、鉄道、電力関連、鉄鋼、アルミニウム、有機化学、プラスチックなど、ほとんどの品目で中国の輸出が4か国中で最大となっており、世界最大の輸出国といってよい。例外は、自動車（乗用車）、航空宇宙で、中国は輸出実績に乏しく、ほとんど競争力を持っていない。

これら品目の中国の輸出は、リーマンショック後に躍進している（図1）。2000年代前半には、いずれも日本、ドイツ、韓国を下回っていた。2000年代後半になると、中国は、最終財では首位に躍り出た。これは、アパレルと携帯電話の輸出が貢献している。インフラ関連では、ドイツ、韓国の水準に並び、中間財では日本を抜き去った。リーマンショック後でも、中国の輸出拡大の勢いが続き、インフラ関連では2010年に、中間財産業では2015年にいずれもドイツを抜いている。

ただし、中国の国際産能合作重点産業の輸出は、2014年前後をピークにして頭打ちとなっている。2015、2016年と鈍化している。これは、欧米先進国向け輸出に一服感が出ていること等による。

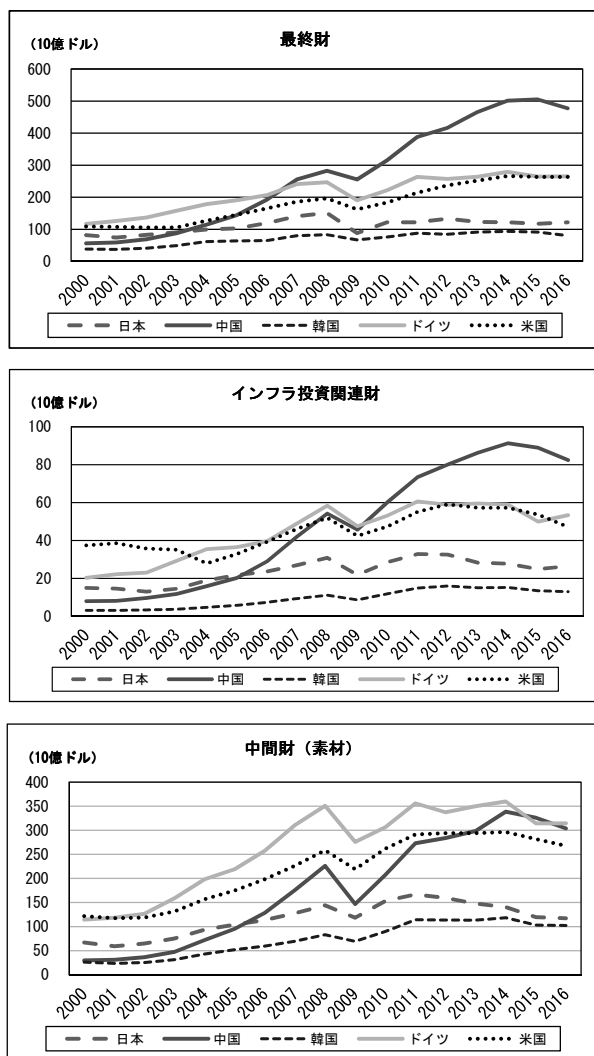
表1 国際産能合作重点産業の主要製品の輸出

(単位: 100 万ドル)

		2010					2016				
		日本	中国	韓国	ドイツ	米国	日本	中国	韓国	ドイツ	米国
最終財産業	自動車	103,790	6,530	35,057	143,670	55,510	103,600	11,262	40,052	170,380	69,159
	乗用車	90,455	2,206	31,782	129,843	39,324	91,956	4,950	37,496	155,394	53,861
	乗用車（排気量1000以下）	685	68	695	126	1,048	361	87	868	2,932	722
	乗用車（排気量1500以下）	7,761	920	3,662	8,022	360	6,069	1,251	5,993	14,446	554
	乗用車（排気量3000以下）	44,263	732	19,337	44,817	18,221	55,730	2,893	22,008	59,619	21,928
	乗用車（排気量3000超）	27,605	2	3,297	22,450	15,525	21,538	50	3,609	12,611	18,605
	貨物自動車	10,291	2,473	2,170	8,945	13,234	8,857	2,830	1,591	10,377	12,909
	自動車部品	38,852	17,568	18,504	47,499	37,285	35,408	29,987	22,833	62,262	49,167
	航空・宇宙（88）	2,612	1,265	1,245	32,657	79,618	5,097	3,454	1,896	46,665	134,770
	Civilian Aircraft, Engines, And Parts	-	-	-	-	71,921	-	-	-	-	120,945
	飛行機又はヘリコプターのその他の部品	2,498	815	1,058	6,471	4,543	4,747	1,199	1,548	8,349	5,495
	宇宙飛行体及び打上げ用ロケット	27	-	0	225	-	245	296	1	378	2,720
	飛行機その他の航空機（15,000kg超）	-	184	112	22,399	867	-	332	184	33,705	1,872
	飛行機その他の航空機（2,000kg以下）	-	8	0	51	30	0	1,001	1	113	6
インフラ投資関連産業	通信機器	6,780	107,964	26,098	12,052	24,939	5,529	205,193	25,225	15,930	36,127
	携帯電話・スマートフォン	21	47,068	15,288	3,284	5,299	15	116,171	8,157	6,305	9,897
	電話機部品（851770）	3,115	30,490	8,667	1,833	4,783	2,819	48,455	14,750	1,121	3,597
	織機	7,982	58,739	11,671	14,518	17,950	6,919	81,914	10,887	12,937	16,582
	縫製品	633	140,822	2,068	18,971	5,640	700	175,402	2,380	19,487	6,950
	鉱山・建設機械	10,018	7,450	3,058	8,626	16,080	8,578	8,322	2,691	7,430	8,384
	メカニカルシヨベル等一上部構造360度回転	7,080	440	2,531	1,334	1,376	5,951	1,101	2,131	1,299	955
	フロントエンド型ショベルローダー	984	862	273	613	1,870	1,305	948	265	672	1,471
	部分品—セン孔用又は掘削用機械	71	1,435	58	403	6,909	56	882	91	204	2,269
	土木事業、建築用機械	23	81	7	1,120	355	39	139	7	1,270	251
	選別機、洗浄機、破砕機、混合機等の部品	74	574	39	972	794	72	913	69	765	635
	突削め用機械及びロードローラー	58	308	2	581	242	65	297	2	630	117
	ブルドーザー及びアングルドーザー（無限軌道式）	788	286	2	47	625	496	157	0	30	311
	鉄道（86）	685	8,923	680	5,335	2,503	1,303	6,861	541	4,640	3,461
中間財産業（素材）	コンテナ（869000）	13	7,240	33	106	155	20	4,229	82	125	446
	電気式ディーゼル機関車（860210）	-	131	2	167	259	-	84	-	8	531
	ボギー台車、ピッセル台車、車軸、車輪並びに部品	171	84	11	332	473	101	196	33	322	686
	客車及び貨車（自走式）外部電源	147	365	243	1,656	41	441	839	263	1,233	114
	タンク車	-	5	-	23	162	-	17	-	27	393
	機関車又は車両の部分品—その他のもの	142	77	207	495	237	120	187	129	519	366
	機関車部品	1	121	1	132	303	4	229	1	160	168
	客車（自走式を除く。）及び特殊用途車	34	36	0	14	57	392	192	0	444	1
	電力	17,668	46,960	7,636	39,004	28,716	16,455	68,169	9,075	41,277	35,546
	タービン	5,324	3,326	552	9,767	9,990	5,825	4,984	586	9,039	10,906
	電気絶縁線・ケーブル	2,388	12,898	2,911	6,544	7,623	1,818	21,008	2,908	7,027	9,433
	電動機及び発電機（8501）	2,844	7,307	544	5,897	2,866	2,395	10,498	1,344	7,014	4,007
	トランスフォーマー（8504）	3,652	20,201	2,930	9,436	5,040	3,655	24,598	2,222	7,725	5,775
	配電盤	3,460	3,228	697	7,359	3,197	2,762	6,981	2,016	10,472	5,424
塩化第（851761）	233	4,139	505	300	232	130	3,336	760	124	164	
鉄鋼の一次製品	38,845	28,937	21,751	29,565	19,825	24,519	43,604	18,651	21,590	12,873	
鉄鋼製品	12,289	39,170	7,686	29,090	16,197	9,437	54,230	11,112	28,587	17,495	
中間財産業（素材）	構造物及び部品（7308）	347	7,614	1,084	4,217	1,321	472	10,681	3,812	4,314	1,175
	その他の鉄鋼製品（7326）	855	4,510	1,024	4,375	2,954	942	7,223	1,597	4,682	3,875
	食卓用品、台所用品等（7323）	31	3,738	48	521	217	48	5,922	77	623	255
	ねじ、ボルト、ナット、コーナースクリュー等（7318）	2,922	3,464	322	4,482	2,567	2,678	4,765	902	5,468	4,077
	管及び中空の形材（溶鉄製のものを除く。）（7304）	3,290	4,637	316	2,878	1,811	2,027	4,181	360	1,877	1,403
	家庭用ストーブ、レンジ、調理用加熱器等（7321）	167	2,323	70	285	396	95	3,727	93	310	420
	管用継手（7307）	449	2,639	814	1,462	1,561	374	3,707	872	1,459	1,421
	その他の管及び中空の形材（溶接、接合）（7306）	597	1,667	1,511	1,500	1,432	417	2,768	1,202	1,430	1,304
	アルミニウム（76）	2,939	14,536	2,358	13,635	10,625	2,157	21,429	2,578	15,290	12,237
	化学品	98,967	124,641	57,911	234,211	215,114	81,185	184,636	70,004	249,037	225,063
	有機化学品（29）	22,079	31,478	16,829	29,055	40,928	15,882	42,195	17,556	25,370	33,926
	医薬用品（30）	3,604	4,492	903	63,537	40,788	4,061	7,022	2,405	76,441	46,963
	化学工業生産品（38）	12,195	9,544	2,838	20,823	21,198	9,529	13,700	3,175	23,448	25,326
	プラスチック（39）	29,246	34,714	23,953	59,885	53,625	23,419	65,025	27,425	61,733	58,624
	プラスチック原料（3901-3914）	12,654	7,679	17,752	25,622	31,188	10,600	12,313	18,039	24,174	30,968
	肥料（31）	146	5,431	424	2,730	4,667	104	6,557	281	2,228	3,413
	窒素肥料（3102）	108	2,363	105	589	454	57	2,776	75	566	593

資料：各国貿易統計より作成

図1 日本、中国、ドイツ、韓国、米国の最終財、インフラ関連財、中間財輸出の推移



資料：各国貿易統計より作成

次に国際産能合作重点産業の走出去の課題は何か。最終財産業とインフラ関連財・中間財産業について、輸出の視点で見る。

3.2. 最終財産業の課題

最終財産業の輸出の課題は、自社ブランド力の向上にある。中国の最終財輸出には、輸出規模が世界最大となっている輸出品が多くあるが、大半は価格面で優位性のある量産品である。通信機器やアパレル等の消費財の輸出は突出しているが、国企業ブランドの視点で輸出をみると、相手先ブランド輸出（OEM）が大半で、世界市場での中国ブランド品は普及していない。大企業が育ってきているアパレル産業でも、欧米市場における普及努力はしているものの、中国企業ブランドの浸透には多くの困難に直面しているようである。

携帯電話（スマートフォン）

携帯電話（スマートフォン）は、中国は世界最大の生産国、消費国である。世界のスマートフォン出荷台数は、2016年で13億6,000万台（台湾の市場調査会社「集邦諮詢（TrendForce）」が発表）。このうち中国企業の出荷台数は、華為が1億3,900万台と1億台超、OPPOが9,500万台等で上位十位の中国メーカーの出荷台数の合計は5億8,400万台、サムソンとアップルの世界市場の合計出荷台数である5億1,900万台を上回っている。しかし、中国企業のスマホ販売は中国市場に大きく依存している。華為が半分以上、低価格スマホを主力とするOPPOは82%、VIVOは96%とほぼ国内市場に依存している。

中国市場は、薄利多売戦略が必要なうえに大都市で飽和状態にあり、次は中規模都市と国外の販売台数につなげられるかという点が今後の課題となっている。

自動車強国を目指す

輸出実績の乏しい自動車に対して中国は、2025年までの自動車産業育成計画「自動車産業の中長期発展計画^{注6}」で、「自動車大国」から「自動車強国」に躍進させる目標を立てている。具体的には、「2020年に中国ブランド車を自動車先進国へ輸出させて、2025年に中国ブランド車の世界における知名度をさらに向上させる」というものである。また、2020年には売上が1,000億元（約1兆6,000億円）規模の自動車部品メーカーを育成して、2025年にはさらに世界トップ10に入れるようにする。

中国はこれから10年間に掛けてコア技術、部品供給、ブランド力、新業態の創出、環境保護等の投資を積極的に行い、一気に自動車強国に駆け上がる意気込みである。

その手段の一つが海外企業の買収である。中国企業による自動車関連のM & A（合併・買収）は、2017年上半期で8件、計55億ドル（約6,160億円）である。2017年は昨年1年間9件を上回るのは確実である^{注7}。中国政府は対外投資を幅広く規制しているが、自動車は例外で、中国企業による自動車関連投資は2008年以降で340億ドル超に達している。

中国の自動車メーカーは、北米や欧州、日本といった自動車先進市場にはまだ本格的に進出していないものの、南米やアフリカ、中東などの大きな成長の可能性があるエマージング市場に注力し始めている^{注8}。アジアでは、インドやタイでの現地生産を進めているが、南米やアフリカに注力している。

表2 中国自動車産業の走出去

北京汽車
南アフリカのポートエリザベスで2016年8月に自動車工場（年間生産能力10万台）の建設を着工。8億米ドルを投資。2017年末に稼動。この工場への投資額は中国の自動車メーカーによる海外投資では最大規模で、最大の生産能力。2013年6月以降に中国国内で生産した自動車を合計で5万7,000台輸出した。
BYD Auto社
2017年5月8日にエクアドルの工業・生産性省と覚書を交わし、Zona Especialde経済開発区に6,000万米ドルを投じて電気バス（年間300台）を生産することで合意。米国、ブラジル、ハンガリー、フランスに続く同社の5番目の海外バス工場となる。BYD Auto社がエクアドルのLoja市のタクシー会社に30台の電気自動車（EV）「e5」を交付した。同社のEVは、既に世界50カ国・地域の200都市で販売されたという。
長安汽車
2020年に20万～30万台、2025年に50万台以上の自動車を輸出する計画。2017年第1四半期に南米ペルーで767台の自動車を販売し、現地市場の1.8%を占めた、3列シートのSUV（スポーツ・ユーティリティ・ビークル）車を発売する予定。さらに、ブラジルに自動車工場を立ち上げる計画。同時に、東南アジア、南米でもパートナー企業と自動車CKD（完全ノックダウン）生産を模索中。
第一汽車
ロシアでSUV「奔騰X80」をノックダウン生産開始、2017年度の販売目標を1,000台。この他にも、イランやパキスタン、南アフリカ、ベトナム、マレーシア、フィリピン、カザフスタン、ケニア、ナイジェリア、メキシコでもノックダウン生産工場を保有している。
東風汽車
2020年の輸出台数の目標値を15万台、5年で70カ国・地域に40車種を販売する計画。ロシアで販売会社の「東風ロシア社」を立ち上げ。ナイジェリアではOEM生産を進めており、同国には累計10万台の車を販売している。イランでは、複数のノックダウン生産工場を持ち、輸入販売と現地生産の両方を推進している。

資料：曹 暉「中国の自動車メーカー、世界に向けて発進 現地工場やノックダウン生産、輸入販売を推進」
日経テクノロジー online 2017/05/24

3.3. インフラ投資関連産業、中間財産業の課題

インフラ投資関連産業の輸出では、高付加価値化である。中国の鉄道輸出ではコンテナの輸出が6割を占めている。2016年で約200万個のコンテナを平均単価が2,124ドルで輸出している。コンテナを除くと中国の鉄道輸出は米国、ドイツを下回る。電力関連では、米国、ドイツの輸出ではタービンの比率が高く、中国は電線等の労働集約的な製品で輸出額が大きい。タービンの輸出では、中国に優位性があるのはターボジェットや部分品（ターボジェット）、ガスタービンなどの高付加価値品になるとドイツ、米国の企業（シーメンスやGE）、部分品では日本が優位に立っている。

他方、中国の中間財産業の輸出は、いまや世界的な関心事となっている。中国国内の供給過剰がグローバル需給の悪化を招いており、当面は供給過剰の状態が続くと見られる。欧米市場をはじめとする世界市場で貿易摩擦を引き起こしている。中国の中間財産業の輸出環境は厳しい。

在中国欧州商工会議所の報告書（2017年2月公表）によれば、国内はもちろん世界的にみても影響が大きい生産能力過剰産業として、①粗鋼、②電解アルミニウム、③セメント、④化学、⑤石油精製、⑥板ガラス、⑦造船、⑧紙・板紙の8つを挙げている。中国では多くの中間財産業が生産過剰に直面している。

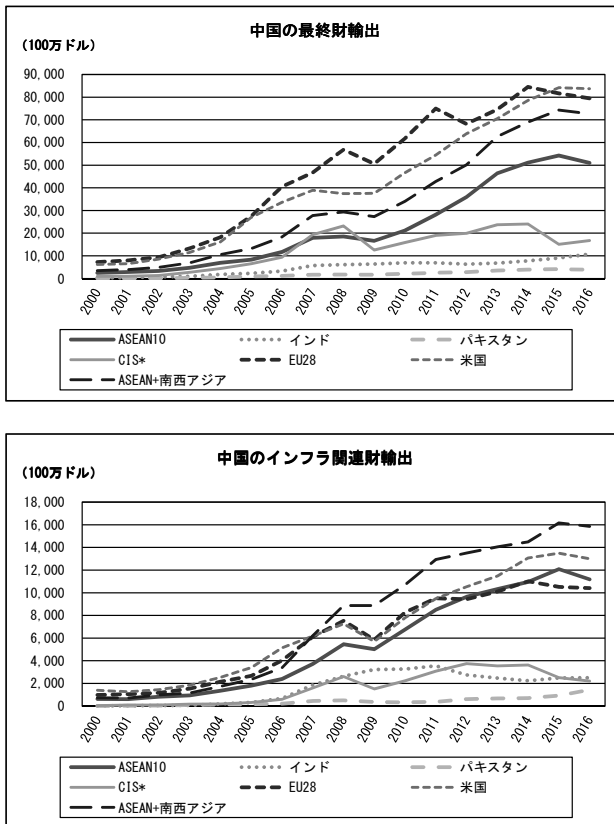
国内生産能力過剰を抱えている化学や鉄鋼業などの中間財産業は、輸出攻勢をかけている。例えば、鉄鋼は国内鋼材需要が2013年で頭打ちとなり、2014年から余剰となった鋼材が国外に流出し始めた。中国の鉄鋼生産量は一国だけで世界の鉄鋼生産量の半分に当たる8億トンを生産している。2015年に日本全体の鉄鋼生産量を上回る1億1,240万トンの鋼材を輸出した^{注9}。これは、中国を除く世界の総需要の1割を超える規模に達している。中国の化学品の輸出は、2010年にはドイツや米国の半分程度であったのが、2016年では9割程度に達している。

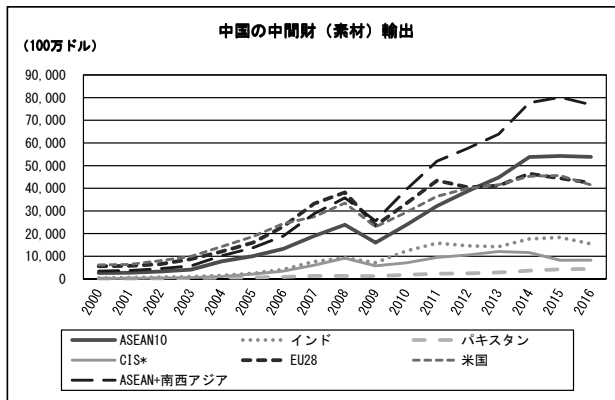
こうした課題を抱えている中で、これらのインフラ投資関連産業、中間財産業の輸出が拡大している地域がアジアである。ASEANと南西アジア（インド、パキスタン、バングラデシュ、スリランカ）を合計したアジア向けイ

インフラ関連財や中間財の輸出は、EUや米国を上回っている。最終消費財でも、アジア向け輸出は、金額で2010年にはEUの半分程度であったが2016年には9割程度に追いついている。最終消費財でもEUや米国を上回ることが確実である。

都市化、工業化が進むアジアでは、道路、電力、工業団地、住宅などのインフラ投資が活発であることや、製造業企業の投資も堅調であること等が中国のインフラ関連財や中間財の輸出を誘発している。さらに成長に伴い所得が増え、消費財の需要も高まっている。

図2 中国の国地域別輸出推移（最終財、インフラ関連財、中間財）





資料：各国貿易統計より作成

4. アジアにおける国際産能合作

4.1. 経済貿易協力区

国際産能合作の目的は、中国企業の“走出去”のために有利な条件を創出することにある。表3は、アジアを中心として中国が締結・実施している主な経済貿易協力案件である。このほかにも中国の「一帯一路」構想の下、アジアインフラ投資銀行（AIIB）や、2014年11月に設立されたシルクロード基金を通じて発電所や鉄道・道路網などのインフラ整備が進められている。例えば、アジアインフラ投資銀行（AIIB）は、バングラ向けの融資として、国産天然ガスの探査強化および掘削量増大（6,000万ドル）と地方の電化促進（1億6,500万ドル）に関する開発費用を承認している。

アジアにおける中国の経済貿易協力は、「一帯一路」構想が提起された時点（2013年9、10月）よりさらに早い段階から、実施されている。中国とパキスタンの経済協力、インドシナ半島を縦断する高速鉄道建設、ミャンマーのラカイン州のチャオピューから昆明への天然ガスパイプライン、ラオスやカンボジアでの不動産開発、経済貿易協力区など数多くある。

このうち経済貿易協力区について見ると、「一帯一路」国際協力サミットフォーラム（2017年5月14・15日）で2013年から2016年までの成果とし

て、中国企業が既に20余国に56の経済貿易協力区を設立して、累計投資額が185.5億ドル、入区企業が1,082社、総生産額は506.9億ドル、17万7,000人を雇用していると発表した。しかし、経済貿易協力区は、早くは2000年に、福建華僑実業会社がキューバで敷地面積6万㎡の海外加工貿易団地を作ったことに始まっている。2001年に海爾集団がパキスタンで工業パークを建設し、2006年に海爾集団とパキスタンのルバグループの「パキスタン海爾－ルバ経済区」に格上げされている。これは、2006年に中国商務部が経済貿易協力区の建設を重点プロジェクトとして取り上げられたためである。目的は、貿易摩擦を減少させることに、国内の過当競争を避けること等である。商務部は発展途上国を中心に段階的に海外で50ヶ所の経済貿易協力区を建設する計画を立てた。2006年と2007年に協力区の入札を2回行い、20ヶ所の経済貿易協力区の整備プロジェクトに許可を与えている。主に、アジアとアフリカのプロジェクトに許可が与えられたが、アジアよりはアフリカの方が数では多かった。

アジア地域では、2006年にパキスタンの他に、カンボジアのシアヌーク港経済特区、タイのラヨン工業園、2007年にはベトナムで深圳－ハイファン貿易合作、龍江工業園、インドネシアでは中国－インドネシア貿易合作等が計画された。

このうち「パキスタン海爾－ルバ経済区」は、2010年3月時点で、中興通信・華為会社、客車メーカーの厦門金龍自動車グループなど28社が進出した。シアヌークビル港経済特区は、紅豆集団、無錫華泰集団とカンボジア国際投資開発集団が2008年2月に事業を開始している。同経済特区の面積は11.13平方キロで、2017年では第1期工事が完了し、5.28平方キロの工業団地が完成している。入居企業は109社で、うち90社は既に生産を開始した。入居企業の内訳は、中国企業が94社、カンボジア企業が2社で、日本、韓国、欧州、米国など第三国企業が13社となっており、従業員数は計1万6,000人に達している^{注10}。

表3 中国の国際産能合作事例

年	月	国名	内容
2011	12	ラオス	ラオス政府と上海万峰企業集団がThat Luang Specific Economic Zone 塔銓湖新天地経済特区開発を署名。365haの敷地に各種アメニティを備えた総合商業区を計画。
2013	5	パキスタン	2013年5月にパキスタンを訪問した李克強首相は、北はカシュガルから南はグワダル港までの経済大動脈の建設計画を提案。
2014	9	インド	習近平国家主席は訪印し、中国は今後5年間で200億ドルをインドに投資（「貿易と経済開発の5カ年計画」）
	12	タイ	2014年12月19日、中国とタイは複線鉄道整備事業の協力に関する覚書締結。
2015	3	インドネシア	インドネシア大統領訪中。両国はインフラと産能協力を推進することで一致：中国とインドネシア企業による鉄道、道路、港湾、飛行場などのインフラ整備、及び電力、光ファイバー、鉄鋼、有色金属、造船、建材等での交流。
		カザフスタン	カザフスタン大統領訪中。李克強総理と、中-カ産能投資協力備忘録に調印。
	4	パキスタン	習近平国家主席が、中国が首都カラチから中ハ国境のクンジュラブに鉄道を延長する「1号鉄道幹線」の支援に100億ドルの出資を表明。
		カンボジア	習近平国家主席、アジア・アフリカ会議の期間中にカンボジアのフン・セン首相と会談。「『一帯一路』の枠内インフラ設備の共同整備を促進し、シアムクビル港経済特区を共に運営していきたい」と述べた。
	5	中南米	李克強総理中南米訪問。 ①産能合作「33」モデルを提起 ②300億ドルの中国-中南米産能合作基金の成立を提起 ③南米4か国と産業能力および投資協力了解備忘録および70余項目協力文書に署名
2015	6	欧州	李克強総理欧州訪問。700億ドル70余項目の合作協議に署名。 フランス：50項目500億ドル。第3国市場での協力に関わる協力声明、原子力エネルギー協力連合声明を共同発表。 ベルギー：12産能項目、200億ドル協力 協議開始。
	9	インドネシア	ジャカルタとバンドン間の高速鉄道計画で、政府保証を必要としない中国案の採用を決定。
	12	ラオス	2015年12月にラオスのチュムマリイ国家主席（当時）らが出席し、首都ビエンチャンで中国-ラオス高速鉄道定礎式。
2016	5	ミャンマー	ミャンマー西部のベンガル湾に面するチャウビューと中国雲南省を結ぶ天然ガスパイプラインが完成。着工は、2010年6月。
	10	バングラデシュ	中国の習近平国家主席がバングラデシュ訪問、2国間の関係を「戦略的パートナーシップ」と位置付け、官民合わせて40案件で約4兆円相当の経済協力を表明。
		フィリピン	ドゥテルテ大統領が訪中で巨額の経済援助を得る。150億ドル（約1兆5,500億円）に達する13項目の経済協力案件に署名し、鉄道などのインフラ、製鉄所の建設などに着手する。
	11	マレーシア	ナジブ首相訪中。大型協力で合意。マレーシア・中国両国の官民企業による合意調印式に立ち会った。マレー半島横断鉄道建設計画への中国企業の参加等、その総額は約1,440億リンギット（約3兆6,000億円）に上る。 中国からマレーシア沿岸海域で哨戒任務に当たる高速哨戒艇4隻を購入することでも合意。
	12	ベトナム	深圳市政府は2016年12月9日、ベトナム北部のハイフォン市で「深圳・ハイフォン貿易経済合作区」の着工式。深圳市政府は合作区を通じて企業のハイフォン進出を支援する方針で、「一帯一路」戦略の推進と合わせ、企業進出が活発化すると期待されている。
2017	4	ミャンマー	・ミャンマー西部チャオビューと雲南省を結ぶ原油パイプラインが2017年4月10日に稼働。 ・チャオビュー-SEZの開発企業である中国国際信託投資（CITIC）とチャオビュー-SEZ管理委員会との間で「深海港と工業団地建設の実施に関するレター」を交わしたと発表。
	5	【一帯一路国際フォーラム】	
		マレーシア	「一帯一路」国際協力フォーラムに合わせて、プロジェクト9件、事業総額313億リンギ（約8,138億円）の覚書締結。建設、農業、証券、インフラ、港湾、航空など多分野にわたる。
		インドネシア	ジャカルタ〜バンドン間の高速鉄道計画に対する約45億ドルの融資取り決めなどの合意文書を取り交わした。
		タイ	プラユット首相は5月12日に行われた会見で、「タイは一帯一路構想に参画するつもりだ。中国と協力してインフラ整備を進める必要がある。アジアのみならず、欧州やアフリカなどの64カ国、45億人からなる巨大市場にアクセスすることができる」と語った。
		シンガポール	ローレンス・ウォン国家開発相は、「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラムに出席した。「シンガポールは「一帯一路」構想をサポートし、同構想実現のため、中国や他の国々と協働する用意がある」とのメッセージを中国の指導者らに発信した。

資料：通商弘報などより作成

他方で、深圳市とハイフォン市は2008年9月に、「深圳市とハイフォン市との開発区建設に関する覚書」に調印したが、建設は何度も中断され、進展していなかった。2015年に中国の習近平国家主席が訪問した際に、再開が決定している。

中国企業の国際化を促進する経済協力案件は、2015年に入ると急激に増え始めている。地域も欧州や中南米などにも広がっているが、中心はアジアである。特に、経済回廊沿線国であるASEANへの接近が目立っている。経済回廊建設は、「一带一路」構想を実現する上で、最優先で進めるべき事業である。「一带一路」経済圏は、陸上の重要都市を基礎とし、重要経済貿易産業パークをプラットフォームとし、海上では重点港をハブとする国際経済協力通路や経済回廊を構築することに他ならない。6大経済回廊建設のうち、アジアでは3の経済回廊建設を掲げている。中パ経済回廊、BCIM経済回廊、インドシナ半島経済回廊である。いずれも中国が重要視している。当然のことながら、この3の経済回廊建設に中国企業が深くかかわっている。

4.2. 中パ経済回廊プロジェクト

6大経済回廊の中で、インフラ建設が着実に進んでいるのが、中国－パキスタン経済回廊（CPEC）である。2013年5月に李克強首相は、北はカシュガルから南はグワダル港までの経済大動脈の建設計画をパキスタン政府に提案した。この中パ経済回廊プロジェクト（総額460億ドル）は、2030年の完成を目指して、交通網や電力設備の建設が進んでいる。特に、シャリフ首相が2018年中の電力不足の解消を公約していることから、CPEC関連プロジェクトの74%が電力開発で占められている。

2015年4月には習近平国家主席が、中国が首都カラチから中パ国境のクンジェラブに鉄道を延長する「1号鉄道幹線」の支援に100億ドルの出資を表明した。そこからカシュガルにつなぐと全長1,726Kmの鉄道路線となる。同構想では、中国西部からインド洋へのアクセスを確保するという中国の思惑と、パキスタンのインフラ整備ニーズが合致している。両国は、習近平国家主席のパキスタン訪問時に51の協定・覚書に署名、その内容は同回廊の構築

に関わるものが大半だった。

中パ経済回廊プロジェクトに伴い、パキスタンでの中国企業のプレゼンスが高まっている。2016年にパキスタンで新規登録した外資系企業55社のうち31社は中国企業であった。主に、鉄道、道路、電力、ダム建設・管理、機械、電機、エンジニアリング、建設分野の企業である。具体的には、

- ①中国鉄路総会社が4社、傘下の建設会社・中国中鉄四局集団、道路では、国有企業の中国交通建設、吉林省交通建設。
- ②電力は、山東電力集団、中国電力建設など。水力発電では、ダム建設大手の中国水利水電建設集団が子会社を4社設立、長江三峡集団、中国能建集団傘下の葛洲ダム。
- ③電機では、正泰集団、平高集団、泰豪科技といった発電関連企業等となっている。

4.3. BCIM経済回廊

バングラ・中国・インド・ミャンマーをつなぐ経済回廊（BCIM－EC）構想は、1999年に提唱された。「陸のシルクロード」の一部（昆明からマンダレー、ダッカを経由しコルカタまで）を構成し、「海のシルクロード」の拠点港があるコルカタとの連結が注目されている。BCIM経済回廊は、陸上交易による貿易は、ミャンマー内陸部と昆明間を除いて皆無である。

経済回廊建設として注目されていたプロジェクトは、ミャンマー西部のベンガル湾に面するラカイン州のチャオピューと中国雲南省の省都昆明を結ぶ天然ガスパイプライン建設である。2010年6月に着工、2016年5月末に完成し、試験操業を経て、中国への天然ガス供給を始めた。最大120億立方メートルの天然ガスを運ぶことが可能となる。天然ガスパイプラインと並行する格好で作られている原油用パイプラインも完成し、ミャンマー大統領府は2017年4月、ベトロチャイナと日量26万バレルの石油をパイプラインで輸送することで合意したと発表している。

中国にとって天然ガスと石油パイプラインの意義は、中国は新たなエネルギー流通ルートを確保することになる。中国は2本のパイプラインで年間

2,200万トンの石油（2016年の原油輸入量の6%弱）と同120億立方メートル（同輸入の4分の1）の天然ガスを運ぶことが可能となった^{注11}。石油は、主に雲南省昆明と重慶市の大規模製油所で精製し、周辺都市での消費に回す。このパイプラインは、沿岸部から経済を牽引してきた中国の発展形態を大きく変える可能性を秘めている。

中国が膨大な投資を惜しまずパイプライン建設に踏み切ったのは、内陸部へのエネルギー供給ルートの確保のためだけではなく、マラッカ・ジレンマを克服するためだ。チャオピューには中国との共同による経済特別区（SEZ）の開発計画がある。SEZの開発計画はシンガポール企業のCPGコンサルタントが中心となって作成し、2015年12月にミャンマー議会においてその開発計画が承認された。

インドやバングラデシュに対する経済協力にも中国は積極的である。習近平国家主席は2014年9月17～19日に訪印し、中国は今後5年間で200億ドルをインドに投資（「貿易と経済開発の5ヵ年計画」）することを表明した。その後、モディ首相が2015年5月14～16日に中国を訪問した際には、習国家主席は異例の厚遇でモディ首相を迎えて、2国間の信頼関係の醸成を対外的にアピールした。中国側はモディ首相の「メイク・イン・インディア」に応えるかたちで、総額22億ドルに及ぶ26の企業間覚書（MOU）を交わし、鉄道分野での協力のほか、中国工業団地をグジャラート州とマハラシュトラ州に整備することなどを発表した。

表4 中国の対インド大型投資案件

年	内容
2015	・ 華為技術：インドの電子機器受託製造サービス（EMS）企業と協力し、インドでスマートフォンの製造を開始 ・ 上海汽車（SAIC）とGMの合弁会社が西部グジャラート州アーメダバードで工場建設（6億9,265万ドル）
2016	・ ハリヤナ州のマノハール・ラル・カッタール州首相が訪中し、大連万達グループがソニバットに工業団地を建設（10億ドル）する旨の覚書（MOU）締結。 ・ 中興通訊がスマートシティー事業に参画。不動産デベロッパーのチャイナ・フォーチュン・ランド・デベロップメントが工業団地建設のMOU締結。 ・ 南部のチェンナイ、バンガロール、マイソールを結ぶ在来線の高速化で合意。 ・ アリババがインドのオンライン決済サービス Paytm に2億ドルを追加出資。中国のインターネット企業が印ベンチャー企業に投資した金額は、2000年から16年3月までの累計が13億5,000万ドル、16年末には23億ドル。

資料：ジェットロ通商弘報などより作成

さらに、は2016年10月に訪問したバングラデシュでは、2国間の関係を戦略的パートナーシップと位置付け、官民合わせて40案件で約4兆円相当の経済協力を表明した。パイラ港併設の石炭火力発電所（1,320メガワット）やデータセンター設置などの認可済み案件に加え、インフラ開発を中心に新たに27案件、総額244億5,000万ドルのプロジェクト協力覚書やローン契約に調印した。中国経済特区、パドマ橋への鉄道施設、カルナフリ川横断トンネル、配電網の整備など大型案件が目白押しにある。習国家主席は「もっと大型インフラを支援したい」と追加支援にも含みを持たせ、開発支援において競合するインド（2015年に20億ドルの支援を約束）や日本（2014年に60億ドルを約束）を牽制した^{注12}。

表5 バングラデシュにおける中国の大型投資・融資案件

(単位100万ドル)

No.	プロジェクト内容	金額
工業団地		
1	アノワラ中国経済特区の建設	280
2	縫製専用工業団地の建設	-
鉄道		
3	パドマ橋への鉄道施設	3,300
4	ジョイドプール・イシュワルディ間の鉄道建設	897
5	ジョイドプール・マイメンシン間の鉄道建設	258
6	アカウラ・シレット間の三線軌条鉄道建設	1,760
7	ディラスラム鉄道駅付近の内陸コンテナ駐車場の建設	200
道路		
8	シタカンダ・コックスバザール間の臨海高速道路の建設	2,860
9	ダッカ・シレット間の4車線高速道路の建設	1,600
10	ダッカ・アシュリア間の高架高速道路の建設	1,390
11	カルナフリ川横断トンネルの建設	703
エネルギー		
12	2重管パイプラインの保留ポイント設置	550
13	ダッカ市内の電力ネットワークの拡充	2,040
14	バングラデシュ国内の配電網の拡充	1,320
15	500万器の電力測定装置の設置	165
16	350MWのガザリア石炭火力発電所の建設	433
17	老朽化した変圧設備の交換	230
18	計量プロジェクト費用の前払い	521
産業インフラ		
19	ラッシャヒ水道局の浄水場建設	500
20	5つのテレビ局の設置	128
21	民間ジュート工場の近代化	280
22	地方自治体の水の供給と衛生管理	150
23	モングラ港設備の近代化	249
情報・テクノロジー		
24	政府ネットワーク（Info-Sarker）の強化	150
25	通信ネットワークの近代化	200
26	デジタル通信網の整備	1,000
27	地方および都市生活の情報通信技術（ICT）による近代化	-

出所：ジェトロ通商弘報 2016年10月24日

4.4. インドシナ半島経済回廊

中国－インドシナ半島経済回廊は、中国広西チワン族自治区南寧市と雲南省昆明市をスタート地点とし、シンガポールをゴールとして、インドシナ半島のベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、マレーシアなどの国々を縦方向に貫き、中国がインドシナ半島に繋がる大陸橋であり、中国とASEANによる協力の国際経済回廊でもある。中国－シンガポール経済回廊は重要中の重要といわれている。

中国－インドシナ半島経済回廊建設の中核となる高速鉄道建設は、中国は雲南省からバンコク、そしてシンガポールまでを高速鉄道で縦断する計画である。ラオス国内ではすでに工事が始まり、2020年に完成する予定となっている。中国・ラオス間の鉄道建設に当たっては、すべて中国企業が工事を請け負っている。

タイとは2014年12月19日に複線鉄道整備事業の協力に関する覚書を結んでいる。ラオス国境のノンカイ県からサラブリー県ケーンコーイ郡、バンコク都およびラヨン県マプタプットを複線で結ぶ計画（総延長867キロ、事業規模は4,000億バーツ）で、両国は建設基準を中国標準から国際標準に変更することにほぼ全面的に合意（2017年4月）している。

表 6 鉄道路線と請負企業

契約区間	開始地点	終了地点	距離 (キロ)	うち		請負企業
				橋 (キロ)	トンネル (キロ)	
契約 1	中国国境 (ボーテン)	サイ	68.73	11.90	43.69	中鉄五局集団
契約 2	サイ	ナムスー橋	68.85	7.65	50.13	中鉄国際集団
契約 3	ナムスー	ブーサネーン	65.61	9.65	45.77	中鉄八局集団
契約 4	ブーサネーン	バー村	79.54	7.49	43.47	中国水電建設 集団国際工程
契約 5	バー村	ボンホン	79.54	11.63	14.29	中国電力建設
契約 6	ボンホン	ビエンチャン	65.70	14.50	－	中鉄二局集団

出所：ジェットロ通商弘報 2017年5月18日

ラオス

ラオスでは、製造業以外のあらゆる分野に中国資本が進出している、ビエンチャン市内では、大規模大型複合商業施設の開発が進んでいる。筆者が2016年8月に訪問した塔湖新天地経済特区（Thatluang Marsh Specific Economic Zone タートルマン湿地経済特区）は、2011年12月にラオス政府と上海万峰企業集団が同区開発で署名した。365haの敷地に各種アメニティを備えた総合商業区として計画されているが、計画の約10%が完成済みということであった。ユニットあたり65～123㎡の広さのコンドミニアム合計約30棟（約3,000ユニット）前後のうち、9棟まで建設中。駐車場1,000台分を用意するという。しかし、現場をざっと見た限り、まだ入居可能な状況にはなさそうに見えた。また、需要がどこまであるのかも疑わしい。日系企業などのヒアリングからは、先行「投機」目的でとしてユニットが中国人や地元富裕層に買われているようだが、不動産バブルにつながるのではないかとの声も聞かれていた。

なお、建設ブームに絡んで大小のセメント工場、建材工場などがラオス北部に多数浸透している。2015年11月にラオスから打ち上げられた人工衛星にも中国が全面的に関与し、技術や資金面で支援している。

中国企業によるビエンチャンでの不動産開発

老挝万象賽色塔総合開発区（Saisetha SEZ）：中国商務部と雲南省政府が重点を置く国家級の海外経済協力区のひとつ。1億2,800万ドルの投資で、3フェーズによる開発が計画されている。

塔壑湖新天地経済特区：365haの敷地に各種アメニティを備えた総合商業区として計画。合計50億ドル規模の投資見込。計画の約10%が完成済みという。ユニット当たり65～123㎡のコンドミニアム合計約30棟（約3,000ユニット）のうち、9棟まで建設中。駐車場1,000台分を用意するという。中国資本単独、投資額16億ドル。

ビエンチャンセンター：ラオス資本と共同出資、12億ドル

ビエンチャン・ニューワールド：ラオス資本と共同出資、6億ドル

ワールド・トレードセンター：ラオス資本と共同出資、投資額不明

ラサポンプラザ：ラオス資本と共同出資、1.5億ドル

マレーシア

中国との経済関係の強化を進めるマレーシアでは、政府が高所得国入りを目指す上で「一帯一路」が重要な機会になるとみており、積極的に関与する姿勢を示している^{注13}。マレーシアは、北京での「一帯一路」国際協力サミットフォーラム合わせて、建設、農業、証券、インフラ、港湾、航空など多分野にわたるプロジェクト9件、事業総額313億リング（約8,138億円、1リング＝約26円）の覚書を締結した。マレーシア国内では国際貿易産業省（MITI）が「一帯一路」関連の投資を調整する事務局を設立（「ニュー・ストレーツ・タイムズ」紙5月17日）するなど、政府は「一帯一路」から得られる経済的効果の取り込みに本格的に動き出した。ナジブ首相も「外国投資は高所得国実現に寄与し、高技能労働者の雇用機会を生み出す。2020年に先進国入りというマレーシアの目標に合致する」（ベルナマ通信5月16日）とした。両国で共同開発しているマレーシアー中国クアンタン工業団地（MCKIP）には既に中国資本の鉄鋼企業が投資しており、今後も同工業団地には、幅広い業種の中国企業が誘致される見込みだ。同案件や東海岸鉄道線（ECRL）は経済発展の遅れた東海岸地域の経済底上げにも資するだけに、両国の利害は一致している。

5. 中国のアジア輸出・投資

5.1. 中国のアジア輸出

国際産能合作関連品目の中国の対アジア輸出（南西アジア＋ASEAN）は、最終財、インフラ関連財、中間財いずれも日本、韓国、ドイツ、米国を圧倒している（図3）。前述したように、日本は、中間財ではリーマンショック前までは、中国と伍していたが、リーマンショック後に引き離されている。中国の輸出拡大は凄まじいものがある。中国の輸出に占めるアジアのシェアはEU、米国と並んでいる。中国の輸出は先進国市場に依存していたが、アジア市場を欧米と並ぶ輸出先として開拓したことで、欧米の景気や通商摩擦に左右されない安定した輸出環境を構築している。

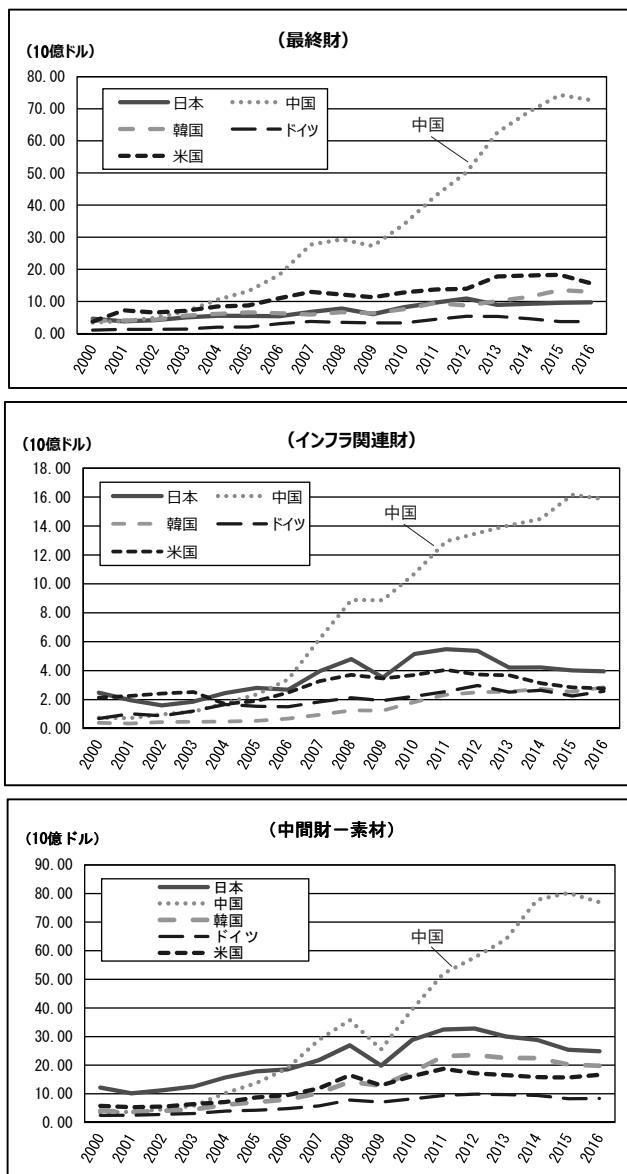
中国のアジア向け輸出の拡大は、アジアの工業化、都市化に伴いインフラ投資や中間層の拡大による消費の拡大等様々な要因によるものであるが、中国がアジアで行っている国際産能合作も貢献している。表7は、中国の中間財と電力関連品目の輸出を国別に見たものであるが、パキスタンやラオス、ミャンマー向けの輸出は、日本や韓国等の競合国と比べて中国の一人勝ち状態である。経済回廊建設の効果であろう。

中国のアジア向け輸出での課題は、中国がアジアに一方的に輸出して、中国が大幅な貿易黒字を計上していることである。例えば、バングラデシュでは、中国との関係が強化されて輸出が増加し、対中貿易赤字の解消に寄与するとの見方がある一方で、回廊建設が進んで貿易交渉が始まればセンシティブ品目の多いバングラデシュの輸入関税が引き下げられ対中貿易赤字が拡大するという懸念が大きい。

表8は、中国の対アジア貿易収支を財別にみたものである。中国の貿易収支は、リーマンショック以降、加工品、資本財、消費財で黒字幅が膨らんでいる。特に、鉄鋼や化学品が含まれている加工品では2016年で913億ドルと巨額な規模に達している。インフラ関連機器が含まれている資本財でも500億ドルを超えている。一方、米国は加工品、部品、資本財、消費財すべてで赤字を計上している。中国のアジア貿易は、中国が一方的に黒字を享受している。極めて不均衡の度合いが高く、持続可能性とは言い難い状況にある。課題は、米国のように輸入を拡大させることである。

他方で、中国とASEAN間で水平分業の動きも出てきている。中国のASEAN地域向け繊維・アパレル品の輸出額は、2010年の149億5,300万ドルから、2016年には332億8,400万ドルに拡大している。中国のアパレル輸出先として2013年には日本を抜き、EUと米国に次ぐ、世界第3位の市場に躍進している。同時に2016年にはASEANからのアパレル製品の輸入額が17億1,900万ドルと、中国の繊維・アパレル輸入額の22%を占め、世界最大の輸入先となる。特に、中国の対ベトナム投資が中越間での分業を促進している。ベトナムはインドに代わり、中国にとって最大の綿糸輸入国になった^{注14}。

図3 国際産能合作関連財の中国および日本、韓国、ドイツ、米国の対アジア輸出



資料：各国貿易統計より作成

注：各財の品目は表1による。アジアはASEAN+南西アジア

表7 中国、日本、韓国、ドイツ、米国の中間財と電力関連品目の輸出 (2016年)

(単位100万ドル)

	輸出相手国									
	中国	バングラデシュ	インド	ミャンマー	タイ	マレーシア	ベトナム	ラオス	パキスタン	世界計
中間財 (素材)										
日本	26,452	449	2,722	54	7,542	2,671	3,382	3	317	117,297
中国	-	2,323	15,461	1,983	9,684	7,777	13,636	240	4,420	303,900
韓国	30,496	517	4,147	352	2,947	1,977	5,305	6	386	102,344
ドイツ	12,919	151	2,721	28	1,112	879	2,588	3	389	314,504
米国	17,979	129	4,180	17	1,834	1,270	2,174	1	403	267,668
鉄鋼の一次製品										
日本	4,687	382	853	24	3,248	701	1,460	0	191	24,519
中国	-	506	1,506	750	2,436	1,268	4,559	34	1,056	43,604
韓国	3,219	162	1,487	14	1,171	418	984	0	80	18,651
ドイツ	718	4	230	0	39	21	33	-	39	21,590
米国	862	71	424	0	125	23	92	0	181	12,873
鉄鋼製品										
日本	1,590	15	243	5	731	292	189	1	31	9,437
中国	-	376	1,375	358	1,444	1,353	1,292	104	797	54,230
韓国	1,161	20	187	226	176	227	466	3	11	11,112
ドイツ	1,599	11	232	1	82	82	24	1	20	28,587
米国	658	3	129	0	61	62	21	0	17	17,495
アルミニウム										
日本	616	1	23	0	248	180	36	0	2	2,157
中国	-	65	657	142	570	743	2,328	51	139	21,429
韓国	422	28	124	8	194	79	462	0	4	2,578
ドイツ	327	1	107	0	43	13	13	0	21	15,290
米国	1,240	0	112	0	47	123	1,323	-	15	12,237
化学品										
日本	19,560	51	1,604	25	3,315	1,498	1,697	2	93	81,185
中国	-	1,375	11,923	733	5,235	4,413	5,457	51	2,428	184,636
韓国	25,694	307	2,349	104	1,406	1,253	3,393	3	292	70,004
ドイツ	10,276	135	2,153	27	947	763	519	3	310	249,037
米国	15,220	55	3,515	16	1,601	1,060	738	1	191	225,063

(単位100万ドル)

	輸出相手国									
	中国	バングラデシュ	インド	ミャンマー	タイ	マレーシア	ベトナム	ラオス	パキスタン	世界計
電力関連品目計										
日本	2,708	25	343	11	587	207	287	2	18	16,455
中国	-	417	1,825	253	1,520	1,121	1,452	101	1,034	68,169
韓国	2,003	14	419	23	105	71	463	0	15	9,075
ドイツ	4,084	84	663	3	239	357	85	1	54	41,277
米国	1,539	12	321	1	238	230	77	1	61	35,546
タービン										
日本	324	17	71	0	137	63	56	0	3	5,825
中国	-	30	161	8	37	80	92	24	243	4,984
韓国	36	0	1	-	3	3	14	-	1	586
ドイツ	183	55	96	0	47	142	3	0	23	9,039
米国	313	9	125	0	91	47	32	-	23	10,906
電気絶縁線・ケーブル										
日本	383	1	26	3	102	37	124	1	4	1,818
中国	-	134	445	103	536	302	497	23	202	21,108
韓国	890	8	99	18	52	18	118	0	10	2,908
ドイツ	459	1	76	0	29	67	15	0	3	7,027
米国	362	0	57	0	79	71	22	-	2	9,433
電動機及び発電機										
日本	434	4	70	2	126	29	31	0	9	2,395
中国	-	68	286	43	378	204	187	2	90	10,498
韓国	316	0	55	0	15	6	14	0	2	1,344
ドイツ	683	14	121	0	36	59	38	0	9	7,014
米国	157	1	22	0	11	24	5	0	32	4,007
トランスフォーマー										
日本	743	2	73	1	144	51	57	0	1	3,655
中国	-	143	656	72	376	428	502	23	350	24,598
韓国	378	6	45	2	21	23	217	0	1	2,222
ドイツ	745	4	198	1	42	36	11	0	9	7,725
米国	325	1	56	0	27	60	5	0	2	5,775
配電盤										
日本	824	1	103	5	78	27	20	0	2	2,762
中国	-	42	278	28	192	108	174	28	149	6,981
韓国	383	0	218	3	13	22	100	0	1	2,016
ドイツ	2,014	10	171	2	85	54	18	1	10	10,472
米国	382	0	61	0	31	28	13	0	3	5,424

資料：各国貿易統計より作成

表8 日本、中国、韓国、ドイツ、米国の対アジア貿易収支（財別）

（単位10億ドル）

分類名	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
加工品											
日本	▲3	▲5	▲7	▲1	▲0.1	▲7	▲9	▲9	▲10	▲0.9	3
中国	▲2	3	24	17	25	32	38	54	64	85	91
韓国	1	3	9	9	13	20	24	22	25	20	19
ドイツ	0.6	1	1	3	3	2	3	3	3	2	2
米国	▲4	▲5	▲0.2	0.3	1	▲1	▲5	▲4	▲8	▲6	▲6
資本財											
日本	6	8	16	11	18	22	23	16	15	13	12
中国	1	3	25	25	28	36	40	50	54	60	53
韓国	0.6	4	10	8	9	11	11	12	12	10	8
ドイツ	▲1	1	5	5	4	5	5	4	4	2	3
米国	▲14	▲21	▲22	▲16	▲15	▲12	▲15	▲15	▲18	▲22	▲24
消費財											
日本	▲8	▲7	▲7	▲10	▲12	▲16	▲16	▲18	▲18	▲18	▲20
中国	3	6	14	15	22	27	35	48	50	52	49
韓国	0.5	0.3	▲0.9	▲0.3	▲0.6	▲1	▲2	▲3	▲4	▲4	▲4
ドイツ	▲4	▲6	▲9	▲9	▲9	▲11	▲10	▲10	▲11	▲12	▲12
米国	▲30	▲43	▲51	▲47	▲54	▲60	▲61	▲65	▲70	▲78	▲80
部品											
日本	20	17	21	18	28	29	31	24	19	16	17
中国	▲2	▲16	▲15	▲10	▲22	▲23	▲20	▲16	▲11	▲9	▲9
韓国	3	2	2	2	6	8	11	13	13	17	20
ドイツ	0.07	2	4	3	2	4	5	4	3	2	2
米国	▲2	▲0.3	5	1	1	▲1	▲4	▲6	▲10	▲19	▲22

アジアはASEAN+南西アジア

資料：各国貿易統計より作成

注：財はBEC分類による。

5.2. 中国のアジア投資

「一帯一路」沿線国に対する中国企業の直接投資は中国全体の投資からすると割合は低い。2016年の「一帯一路」沿線国における中国の対外直接投資額は145億ドル超、2016年の中国の対外直接投資額（金融を除く）は1,701.1億ドル、1割にも達していない。中国は沿線各国との経済・貿易協力が大きく拡大し、沿線諸国の経済発展に新たな活力をもたらしたとしているといっても、欧米企業買収に巨額の資金が投じられていることを念頭に置くと、直接投資金額はわずかである。

しかし、中国のアジアなど発展途上国への直接投資額を米国、日本と比較すると、2009～2015年間の期間累計投資額でみて、中国が日米を上回っている国が数多くある。アジアでは、カンボジア、ラオス、ミャンマー、パキスタン向けに中国の直接投資額が日本を上回っている。アフリカでは、米国と

競っている。途上国における中国の投資は、ここ数年で飛躍的に拡大している。実際は、中国マネーがアジアをはじめとして途上国に流入している。

表9 中国・米国・日本の対外直接投資（国別、ストック、2015年末時点）100万ドル

相手国・地域	中国		米国		日本	
	2015	2015-2009	2015	2015-2009	2015	2015-2009
世界計	1,097,865	852,109	5,040,648	1,475,628	1,236,650	518,686
アジア・大洋州計	800,865	608,027	778,949	275,232	433,112	221,291
日本	3,038	2,345	108,335	17,339	-	-
中国	-	-	74,560	20,491	108,847	53,801
香港	656,855	492,356	64,049	13,329	24,733	11,685
韓国	3,698	2,480	34,564	10,634	31,344	18,742
台湾	969	969	15,005	-4,889	11,984	2,635
ASEAN (10) 計	62,716	53,145	273,475	151,201	166,998	91,252
インドネシア	8,125	7,326	13,546	3,803	24,434	14,943
シンガポール	31,965	27,128	228,466	140,757	50,460	26,832
タイ	3,440	2,992	11,295	1,838	51,320	28,572
フィリピン	711	568	4,724	122	12,329	4,143
マレーシア	2,231	1,751	13,959	4,219	13,642	5,626
カンボジア	3,676	3,043	-	-25	713	-
ベトナム	3,374	2,645	1,285	547	13,072	9,719
ミャンマー	4,259	3,329	-	-	517	-
ラオス	4,842	4,306	-	-	438	-
ブルネイ	74	56	-	-60	-	-
イラン	2,949	2,731	-	1	6	-10
オマーン	201	193	1,189	1,189	-	-
カタール	450	414	8,463	8,463	-	-
北朝鮮	625	363	-	-	-	-
サウジアラビア	2,434	1,724	10,509	2,979	4,924	1,274
トルコ	1,329	943	3,661	-14	-	-
モンゴル	3,760	2,518	-	-2	-	-
南西アジア計	8,767	7,012	29,457	6,430	14,104	5,122
インド	3,770	3,549	28,335	6,583	14,104	5,122
スリランカ	773	757	111	21	-	-
パキスタン	188	128	589	258	-	-
バングラデシュ	4,036	2,578	392	-232	-	-
北米計	52,179	46,995	622,257	59,517	435,135	194,889
米国	40,802	37,464	-	-	418,794	187,846
カナダ	8,516	6,846	352,926	78,121	16,341	2,042
中南米計	126,319	95,723	234,429	17,537	70,964	-28,092
ケイマン諸島	62,404	48,827	-	-	16,152	-49,201
ブラジル	2,257	1,896	65,272	9,892	23,591	2,254
チリ	205	139	1,927	1,927	-	-
バージン諸島（英領）	51,672	36,611	-	-	-	-
パナマ	1	-1	29,289	4,338	-	-
ベネズエラ	2,800	2,528	9,068	-1,180	-	-
メキシコ	525	351	92,819	8,765	7,367	5,649
その他西半球地域計	-	-	613,142	111,556	-	-
英領カリブ海諸島	-	-	257,256	96,629	-	-

相手国・地域	中国		米国		日本	
	2015	2015-2009	2015	2015-2009	2015	2015-2009
EU28計	64,460	58,171	2,677,085	904,494	267,260	90,628
アイルランド	248	142	343,365	213,553	-	-
イタリア	932	740	22,499	-7,445	3,577	2,477
英国	16,632	15,604	593,028	97,466	89,228	57,946
オーストリア	328	326	17,275	3,321	-	-
オランダ	20,067	19,731	858,102	360,631	104,329	26,859
ギリシャ	119	118	-608	-2,527	-	-
スウェーデン	3,382	3,270	24,981	-11,721	4,679	2,114
ドイツ	5,882	4,800	108,094	-2,055	20,828	5,732
フランス	5,724	5,503	78,282	-12,597	13,156	-2,655
ベルギー	520	463	45,087	-1,523	17,406	2,902
ルクセンブルク	7,740	5,256	502,998	283,916	11,780	4,544
ポーランド	352	232	11,038	-2,374	-	-
ルーマニア	365	271	2,592	1,051	-	-
スペイン	608	403	35,794	-22,547	2,276	708
デンマーク	82	41	14,398	1,345	-	-
CIS計	22,110	17,634	8,296	-18,657	4,800	846
ウズベキスタン	882	797	83	28	-	-
カザフスタン	5,095	3,579	-	-7,501	-	-
キルギス	1,071	787	12	-	-	-
アフリカ計	34,694	25,362	64,040	20,099	10,262	4,528
アンゴラ	1,268	1,073	24	-2,516	-	-
エジプト	663	378	23,326	13,069	-	-
ガーナ	1,274	1,089	-	-1,518	-	-
ケニア	1,099	979	323	14	-	-
コンゴ共和国	1,089	974	-9	-286	-	-
コンゴ民主共和国	3,239	2,842	-	-	-	-
ザンビア	2,338	1,494	65	-53	-	-
ジンバブエ	1,799	1,699	-	-	-	-
スーダン	1,809	1,245	-	-	-	-
ナイジェリア	2,377	1,351	5,521	583	-	-
南アフリカ共和国	4,723	2,416	5,004	157	7,159	5,429
モロシヤス	1,097	854	6,900	1,662	-	-

注1：地域計の斜体部分は、合算可能な国を集計したものを、網掛けされた国名は、中国のFTA締結国。
 注2：アジア・大洋州計：中国と日本は、「アジア計」「大洋州計」の合計
 注3：北米計：米国・カナダ・バミューダの合計
 注4：中南米計：米国は、「南米計」「中米計」の合計
 注5：「2015-2009」は、2009年からの増減値
 注6：日本の対カンボジア、ラオス、ベトナムは、2014年末残高。

資料：ITI世界主要国の直接投資統計集2017年等より作成

この中国の一路沿線国投資に対しては、いくつかの懸念が指摘されている。

第1は事業の採算性を無視した投資が行われていることである。ラオスで建設している産業協力パークを見学したが、その多くは順風満帆ではないという印象を受けた。中バ経済回廊建設では、中国とパキスタンを結ぶ道路・鉄道は、標高4,000mを超える高地を通っている。道路と鉄道の建設が完成しても、毎年の半年間は通行不能である。このように、道路・鉄道を建設しても低い利用効率が予想される。インドネシアの高速鉄道建設では、土地収

用が済んでいるのは6～7割、地価上昇で工事費も当初の51億ドルから60億ドルに上昇しているという。

一帯一路関連の沿線国のインフラ整備事業について、多くの案件は関係国が従来から計画したが、採算と資金調達などの問題を抱えるため、実施できない案件が多い。しかし、中国政府と企業は、沿線国との関係強化、インフラ輸出の実績づくりなど、戦略的に考慮することが多く、案件自体の採算性を度外視する傾向がある。

表 10 産業協力パークが直面する課題

問題点	指摘事項
準備不足	・ 産業協力パークの建設に際し、プロジェクトの成否見込みなど、事前の調査検討が不足しているケースが多い
パークの乱立	・ 海外との産業協力パークが省内に乱立したこともあって、入居企業が多数集まり、スケールメリットを発揮するまでに至ったところはわずか
海外独自のリスク	・ 相手国側のインフラ整備が遅れ、海外の産業協力パークに進出しても撤退を余儀なくされるケースが少なくない
政府の支援措置	・ 資金援助の認定水準が厳しすぎて、大半の海外産業協力パークは援助を受けられない
	・ 海外特有のリスクに直面する企業に対する政策支援が全般的に不足

注：中国国内に建設された海外との産業協力パークも含む。

出所：国際貿易投資研究所編（2017）

第2は、中国企業の進出に対する警戒感である。アジアでは「中国人労働者数が（プロジェクト実施国で）増加することは、遅かれ早かれ、関係政府に対して現実をチェックし、政策の見直しを迫ることにつながる可能性が高いだろう」（インドネシア）という懸念する声が多くある。マレーシアでは、マハティール元首相がマラッカ州沖合を複合開発するマラッカゲートウェイ構想について、「近視眼的な政治的得点を得るために、現政権は主権を譲り渡す行為を進めている」として、430億リングの同構想を批判した。マレーシアは既に十分な港やインフラを備えており、「この構想は不必要」と断じた^{注15}。

インドは、中国パキスタン経済回廊に対して、インドの統治権を無視した計画として、回廊建設に反対している。

また、バングラデシュでは、中国の国有企業がインフラ開発の要を担う状況を中国によるバングラデシュ支配につながることに懸念する声が出てきている。

6. 展望

リーマンショック後の中国のアジアへの輸出は突出している。その要因の一つに中国が経済回廊建設を通じて資金、技術、労働力を投じてインフラ建設を支えていることが挙げられる。しかし、こうした力技による中国のアジア向け輸出は持続可能なのであろうか。持続性に対する疑念として、事業の採算性や中国企業進出に対する警戒感の他に次の3点が指摘できよう。

第1は、中国の投資資金の限界である。一帯一路のインフラ需要に必要な資金は、毎年1.7兆ドル（ADB試算）、中国の投資額は毎年計1,300億ドル前後を融資している。その大部分は商業銀行貸出である。一帯一路関連インフラ事業に資金供給を担う政策銀行（国家開発銀行と中国輸出入銀行）は約400億ドル程度である^{注16}。膨大な資金需要に対して、中国の外貨準備は14年の約4兆ドルをピークに、2016年に約1兆ドルも減少し2017年も横ばいの3.1兆ドル（2017年9月）にとどまっている。必ずしも信用危機を未然に防ぐには十分な規模とは言えない。また、中国の非金融会社の負債総額（2016年末時点）はGDPの277%に相当する205兆元と債務が膨れ上がり、2017年には300%を超えている。中国鉄路総会社の負債は4兆元（約67兆円）超え、中国のGDPの約6%に相当する。中国企業は投資をするほどの余裕はない。

第2は、中国インフラ投資モデルの海外拡散の懸念である。中国の高度経済成長をさせてきたのは、固定資本形成（主にインフラと不動産開発計画への投資）の拡大にある。固定資産投資の総額は、1995～2010年間の平均でGDPの41.6%と長期にわたり異常な高さで推移している。中国のGDPに対する投資比率が上昇している背景には、投資効率が悪化していることがある。それは、限界資本係数（年間投資額を年間の生産増加額で割った数値）の高さに表れている。中国の限界資本係数は1978～2008年平均で2.6であったのが、

2015年は6へと跳ね上がっている。中国は投資効率が悪化しても投資パターンをそのまま維持した結果、過剰生産と債務増をもたらしている。生産が内需を上回ると、輸出を拡大せざるを得ない。こうして、輸出主導で資本集約的な産業構造が急速な成長を支えるという構図が出来上がった^{注17}。一帯一路は、過剰生産にある中国の資本財産業、中間財産業の輸出促進になっている。しかし、こうした中国インフラ投資モデルの海外拡散は、中国の過剰生産の先送りや投資先の債務を増やすなどの問題を引き起こすことになる。

第3は、国際産能合作を進める上で欧米企業の協力を得られるか。欧米の多国籍企業は、一帯一路プロジェクトは、複数の国をまたがることから、中国企業にはできないサービスがあるとみて、ビジネスチャンスがあると期待している。しかし、入札プロセスの透明化等のハードルが指摘されている。例えば、中国企業は、パキスタンの電力事業を、欧米企業から裏技を駆使してもぎ取っている。ロイターの報道では、パキスタン政府は、初の高圧送電線の建設に向けて、米ゼネラル・エレクトリック、独シーメンス、スイスの重電大手ABBと非公式な協議を行ったていたが、中国の配電大手国家电网が欧米ライバル勢の半分の工期で実現させると請け合い、総額17億ドルのプロジェクト契約をもぎ取った。このうち、GEは送電線網の重要パーツである変電所建設を8億ドル、国家电网の初期段階の提案は12.6億ドルであったという。国家电网は、他の投資家には提示されていない税制優遇を享受する一方で、プロジェクトを許可した電力規制庁の高官は、中国側が提案を取り下げて契約が不調になる恐れがあるとして、国家电网の提示価格を受け入れるよう政府が規制庁側に圧力をかけた^{注18}と述べた。

2017年5月の「一帯一路サミット」に代表団を派遣した米国は、一帯一路プロジェクトに対して①高いレベルのアセスメント、融資および建設と維持を心掛け、プロジェクト実施国の債務負担が重くなりすぎないようにする。②入札のプロセスの透明化と私営企業の公平な競争入札を約束し、投資と収益の偏りを避け、より多くの企業の入札を可能とすること。③実施国の建設能力を助け、相互利益の発展を心掛け、対外投資を増やすことを支持する。④プロジェクトを開放し、私営企業の広い参与を求め、予算オーバーや工期

の延期などのリスクを避けること等^{注19}を要求した。欧米の政策当局者の間では、中国市場への海外企業の進出を制限しつつ、中国企業の海外進出を後押しするものにすぎないのではないかと、という懸念を共有している。

中国国営メディアによると、2016年だけで中国企業は一带一路の周辺国で1,260億ドルものプロジェクト契約を締結したという。こうした受注が中国のインフラ投資関連財や中間財の輸出を嵩上げすることになるが、すでに、国際産能合作関連産業の中国のアジア向け輸出は、2014年をピークにして鈍化し始めている。一带一路プロジェクトは、採算性を度外視した投資が行われている一方で、負債を抱えている中国企業にも途上国投資に余裕があるとも思えない。中国企業の優先的投資先はブランド、技術獲得を目指した先進国企業の買収にある。すでに、中国のアジア向け輸出が頭打になっているとすれば、一带一路プロジェクトは踊り場に来ているのかもしれない。

参考資料

- 馬田啓一（2016）「米中摩擦の新たな焦点：鉄鋼の過剰生産問題」『季刊国際貿易と投資』No.105
- 江原規由（2016）「新常态下における「供給側改革」と「国際産能合作」の意義～「一带一路」戦略との関係を踏まえて～」、『季刊国際貿易と投資』No.103
- 天野倫文・大木博巳編（2007）『中国企業の国際化戦略』ジェトロ
- 大木博巳・清水顕司編（2014）『続 中国企業の国際化戦略』ジェトロ
- 大木博巳（2016）「大陸国家中国が構築する陸の経済圏」『季刊国際貿易と投資』No.106
- 国際貿易投資研究所編（2017）『中国の第13次5ヵ年計画と一带一路戦略を中心とする対外発展戦略の国際経済への影響』ITI 調査研究シリーズ No.44
- みずほ銀行（2016）「中国経済・産業の構造変化がもたらす「脅威」と「機会」～日本産業・企業はどう向き合うべきか～」2016.10.17
- 張 業楠「中国インフラ投資モデルの限界」日経ビジネスオンライン 2013年2月27日
- ロイター 「中国一带一路、パキスタン契約獲得で見た「力技」」2017年6月16日
- ウォール・ストリート・ジャーナル（WSJ）「中国「一带一路」、大盤振る舞いできぬ現実」2017年5月10日

注

- 1 第13次5ヵ年計画（2016～20年）における走出去
 - 第11編：「新たな全方位開放枠組みの構築」
 - 49章：国際生産能力・設備製造協力
 - 51章：「一带一路の建設推進」
 - 第1節：健全な一带一路の協力メカニズムの構築

第2節：一帯一路経済回廊の開通

52章：FTA 締結の推進

第9編：「地域の調和のとれた発展の推進」

一帯一路を京津冀、長江経済ベルトと並ぶ地域振興の牽引役

- 2 「新登場の「国際産能合作」戦略」藤村幸義 2015年7月29日 Sankei Biz
- 3 みずほ銀行 (2016)
- 4 中国は1980 - 90年代、政府レベルで加工貿易を奨励した。中国企業の技術力が低く人件費は安かったため、加工貿易が輸出を増やす事実上の唯一の方法だった。しかし1999年に初めて加工貿易関連製品を「許容」「制限」「禁止」の3つに分類して管理し始めた。単純加工貿易よりも内需高付加価値産業を育成するための措置だった。
中国政府は2004年に加工貿易禁止341品目を指定した。2014年の加工貿易政策改正案に入った禁止品目は、10年前に比べ5倍以上も増えた1,871品目となった。肥料・中古機械など単純製品に限定された禁止品目はその間、鉄鋼製品・化学工業品・希土類（レアアース）にまで範囲が広がった。
- 5 江原 (2016)
- 6 2017年4月25日に中国工業と情報化部、国家発展と改革委員会、科学技術部が連名で発表。
- 7 「中国が自動車産業で狙う世界一、M & A 続々と拡大する中国企業の対外投資」WSJ 2017年7月19日
- 8 曹 暉「中国の自動車メーカー、世界に向けて発進 現地工場やノックダウン生産、輸入販売を推進」2017/05/24
- 9 丸川知雄「中国の過剰生産力問題の元凶は大手国有企業」2017年1月25日ニューズウィーク
- 10 「中国企業の海外貿易合作区を「一帯一路」の拠点に」通商弘報2017年3月1日
- 11 「「一帯一路」の象徴都市チャオビユーで進む対中連携」通商弘報2017年6月14日
- 12 「中国、総額400億ドルの大型投資・融資を発表」通商弘報2016年10月24日
- 13 「国益合致で政府は積極的に参画へ」通商弘報2017年6月8日
- 14 「2016年のベトナムの中国向け綿糸輸出額は、16億7,000万ドル。そのほとんどの製品が、中国綿紡績大手の天虹紡織集団によるものである。ベトナムでは同社をはじめ、魯泰集団（先染め生地とシャツを生産）、百隆東方（綿紡績）、雅戈爾盛泰（綿紡績、先染め生地）、中洲国際（ニット生地とニット製衣類）、青島即発（ニット・布帛生地、不織布、染色加工、プリント、縫製）、華孚色紡（綿紡績、染色加工）などが投資。カンボジアでは中洲国際（縫製）、紅豆集団（工業団地の開発）、魯泰集団（縫製）、青島即発（縫製）、迪尚集団（縫製）、ミャンマーでは迪尚集団（縫製）、魯泰集団（縫製）、バングラデシュでは江蘇雲蝠（セーター）などが投資している。」（特集 アジアの繊維産業Ⅰ（3）／中国「走出去」大会が開催／海外進出を加速／発展途上国から先進国まで 繊維ニュース）2017年9月14日
- 15 ニュー・ストレーツ・タイムズ紙 2017年4月17日
- 16 WSJ 2017年5月10日
- 17 張 栄楠「中国インフラ投資モデルの限界」日経ビジネスオンライン
- 18 ロイター 2017年6月16日
- 19 福島香織「中国「一帯一路」サミット、米国参加の狙いは？」2017年5月17日、日経ビジネスオンライン