

# 日本から見た一帯一路と 中国の海外進出の状況

NPO法人「北東アジア輸送回廊ネットワーク」副会長  
OOA研究会事務局長

三橋郁雄

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&amp; 1. 一帯一路 (BRI) とは何か</li> <li>&amp; 2. BRIの出現経緯</li> <li>&amp; 3. BRIが随伴する現象：新しい時代の登場と重要事象の生起             <ul style="list-style-type: none"> <li>①米国の作ってきた世界経済秩序への挑戦 (米中貿易衝突)</li> <li>②デジタルシルクロードの出現</li> <li>③イノベーションの活況</li> <li>④欧亜間新物流ルートの登場(中欧班列)</li> <li>⑤ユーラシア陸封地域のインド洋への開放</li> </ul> </li> <li>&amp; 6. その他重要事象の生起             <ul style="list-style-type: none"> <li>中国の海外進出</li> <li>他地域への波及</li> </ul> </li> <li>&amp; 4. 米中貿易戦争             <ul style="list-style-type: none"> <li>4.1 米中貿易戦争はなぜ起こったか</li> <li>4.2 米中はいかに相互依存状態が強いか</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>&amp; 5. 中国の海外進出の状況とその影響             <ul style="list-style-type: none"> <li>5.1 中国の海外進出の状況                 <ul style="list-style-type: none"> <li>5.1.1 中国の海外進出パターン</li> <li>5.1.2 中国海軍のインド洋・太平洋への進出</li> <li>5.1.3 海外インフラ建設工事の請負</li> <li>5.1.4 中国の港湾、海運ネットワークの形成</li> <li>5.1.5 他地域への波及 (重要事象の生起)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>1) アセアン経済の活況</li> <li>2) アフリカ開発の進展</li> <li>3) 日本の経済協力の復活</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>5.2 日本の対抗策 (日本への影響)</li> <li>5.3 中国への跳ね返り</li> </ul> </li> <li>&amp; 6. 一帯一路の活力を取り込む方法<br/>日本海地域活性化方策</li> <li>&amp; 7. まとめ             <ul style="list-style-type: none"> <li>7.1 BRIの発展のための条件</li> <li>7.2 結論</li> </ul> </li> </ul> |
|--|---|

# & 1. 一帯一路 (BRI) とは何か

## 中国の国力増強に伴い出てきた中国の対外膨張政策

中国は膨大に外貨をためた。

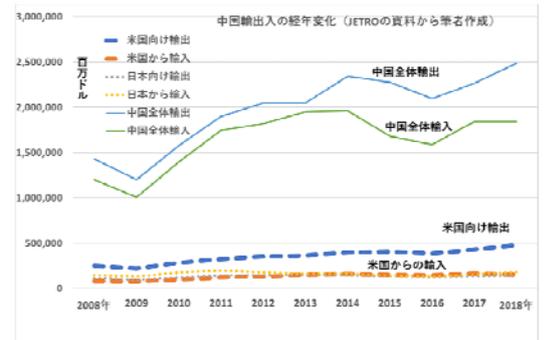
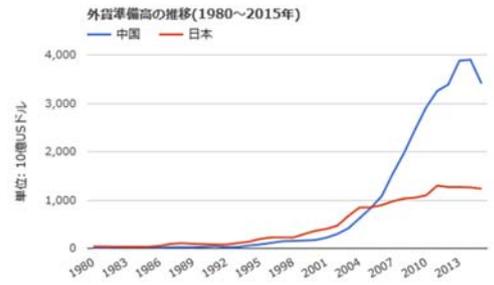
中国外貨準備高の推移図

米国の作ってきた世界秩序の下、世界との貿易で荒稼ぎ  
米中貿易の推移図、米中貿易が特に大きいわけではない。

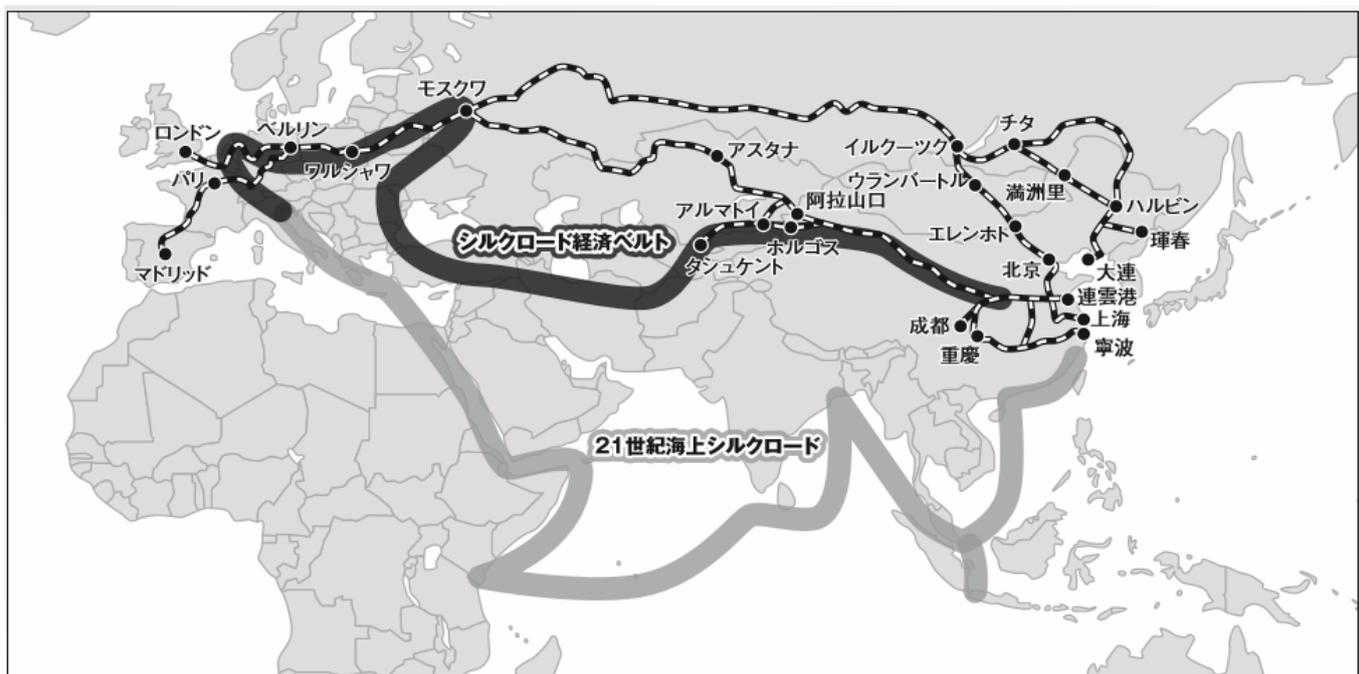
この有り余る外貨準備を基に、途上国の経済成長のボトルネックになっている道路、港湾、発電、工業団地などのインフラ整備を、資金協力、建設、運営まで一括中国側が行うことを提案した。多くの国から歓迎されている。

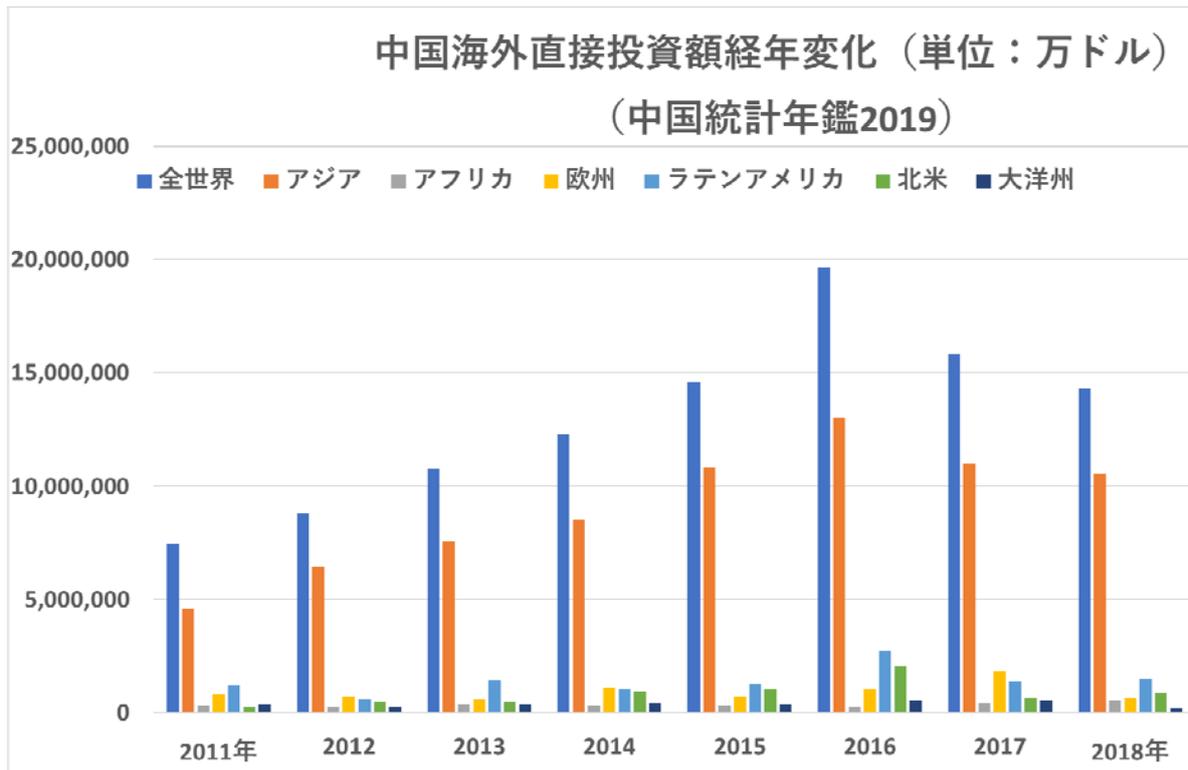
その規模はアジア開発銀行、世界銀行レベルであり、日本米国は中国の影響力が拡大することで対抗措置を講じている。

中国の対外投資額の変遷図：著しい伸びを見せていたが、近年投資額が減少している



## 一帯一路のイメージ図 (出典：後藤正博：2019NEANETフォーラム)





## & 2. BRIの出現経緯

国が存続していくためには、富を稼ぐ仕組みがなければならない。過去には欧米の国々は植民地を所有し富の搾取を稼ぐ仕組みにしていた。また、戦争で勝利し、賠償金を獲得することも有力な稼ぐ手段であった。

現代では世界の人々の意識はこれを許さない。各国で状況に相応した、独自の新たな稼ぐ仕組みが考案されている。

### 中国の稼ぐ仕組み

第1段階として、改革開放の導入による外資の積極導入

第2段階として、世界の最高の強国を目指す。そのためには、世界の最先端の技術を有する必要がある、国を挙げて取り組んでいる。中国製造2025に代表される中国の産業政策

第3段階として、BRI政策の実施。世界から富を掻き集めるべく、世界中に進出し、中国にとって有利な事業を展開する。各国に中国の出先を設置する。広範で重層的ネットワークを構築中。

中国第2段階の稼ぐ仕組み

**中国製造2025**では、5つの基本方針と10個の重点分野を設定し、3段階で世界の製造業のトップクラスに立つことを目指している。

5つの基本方針



10の重点分野

1.次世代情報通信技術	6.省エネ・新エネルギー自動車
2.先端デジタル制御工作機械とロボット	7.電力整備
3.航空・宇宙整備	8.農業用機械設備
4.海洋建設機械・ハイテク船舶	9.新素材
5.先進軌道交通整備	10.バイオ医薬・高性能医療器械

3つのステップ

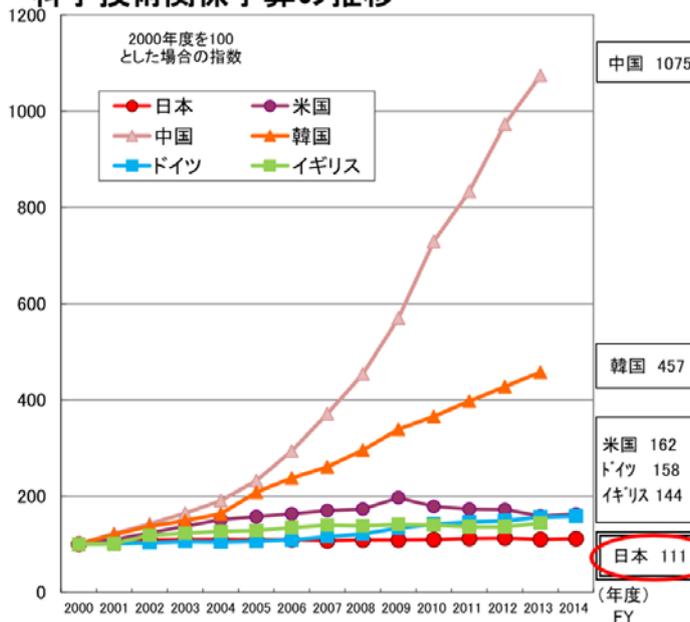
世界の製造強国の仲間入り

世界の製造強国の中等レベル

世界の製造強国のトップレベル

中国第2段階の稼ぐ仕組み

2000年度を100とした場合の各国の  
科学技術関係予算の推移



G7+中・韓・露との科学技術研究費比較

	研究費 (億ドル)	対GDP比 (%)	研究者数 (万人)
1	米国 5111	韓国 4.23	中国 169.2
2	中国 4512	日本 3.48	米国 138.0
3	日本 1913	ドイツ 2.98	日本 67.6
4	ドイツ 1182	米国 2.74	ロシア 42.9
5	韓国 794	フランス 2.25	ドイツ 40.1
6	フランス 622	中国 2.11	韓国 36.1
7	英国 472	英国 1.69	英国 29.1
8	ロシア 399	カナダ 1.53	フランス 27.8
9	イタリア 299	イタリア 1.29	カナダ 16.2
10	カナダ 262	ロシア 1.10	イタリア 12.7

研究者数は専従換算値  
総務省「科学技術研究調査」の報道資料より一部抜粋

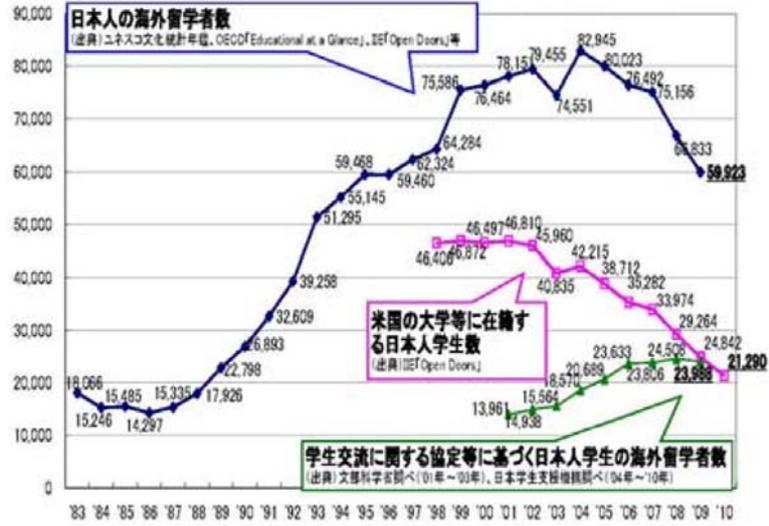
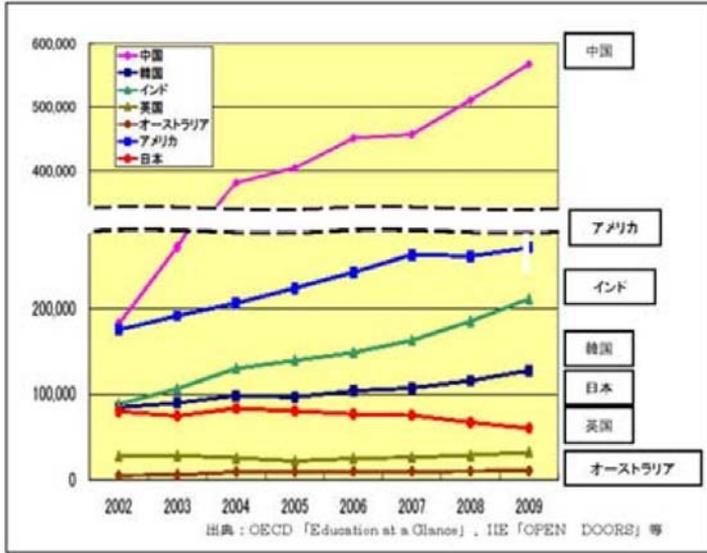
注)各国の科学技術関係予算について、2000年度の値を100として各年の数値を算出。  
資料)日本: 文部科学省調べ。各年度とも当初予算 中国: 科学技術部「中国科技統計数据」、  
その他: OECD「Main Science and Technology Indicators」

出典: 文部科学省作成

平成30年科学技術研究調査結果総務省

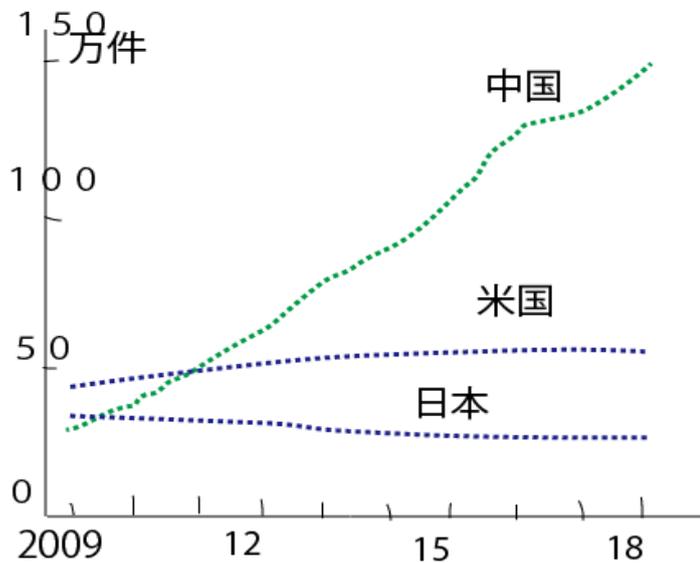
中国第2段階の稼ぐ仕組み

# 各国の海外留学生の経年変化



中国第2段階の稼ぐ仕組み

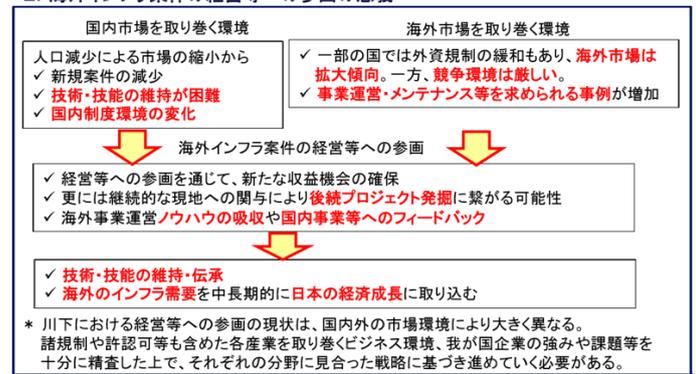
中国の特許出願件数 (191016 日経、原典はWPO)



中国第2段階の稼ぐ仕組み

参考 日本の稼ぐ仕組み

- ① 戦後は**臨海工業地帯の建設による、重化学工業立国**を目指した。これで経済の高成長を達成したが、深刻な公害を招いた。
- ② その後は公害防止技術の確立すると共に**重厚長大**と異なる新たな工業を起し、その輸出を重要な稼ぐ手段とした。日本は基本的に**製造業を盛んにし、その輸出で経済成長を遂げてきた。貿易立国**。
- ③ 近年は、多くの企業が海外に進出し、その進出企業への投資、融資などのリターン収入が貿易収入を上回っている。**投資立国化**してきている。
- ④ 今後は人口減少による国内市場の縮小を海外のインフラ需要を取り込むことやインバウンド客による観光振興で克服し、**海外需要を経済成長に取り込むこと**としている。このため日本企業の海外進出を積極的に促進している。



第41回内閣府経協インフラ戦略会議  
(2019. 2.18)

【年次】 第一次所得収支 推移

Source: 財務省



中国第2段階の稼ぐ仕組み  
日本は投資立国化している

【年次】 貿易収支 推移

Source: 財務省



※年次は暦年(1月~12月)の値

Highcharts.com

## & 3. BRIが随伴する現象 新しい時代の登場と重要事象の生起

### 中国を中心としたユーラシア輸送ネットワークの構築の可能性

世界的に経済的需要が大きくなる、世界経済が成長する、国際交流が拡大する、との期待感がある。

- ①米国の作ってきた世界経済秩序への挑戦（米中貿易衝突）
- ②デジタルシルクロードの出現
- ③イノベーションの活況
- ④欧亜間新物流ルートの登場(中欧班列)
- ⑤ユーラシア陸封地域のインド洋への開放
- ⑥中国の海外進出
  - ⑥- 1 中国の海外進出パターン
  - ⑥- 2 中国海軍のインド洋・太平洋への進出
  - ⑥- 3 海外インフラ建設工事の請負
  - ⑥- 4 中国の港湾、海運ネットワークの形成
- ⑦他地域への波及（重要事象の生起）
  - ⑦- 1 アセアン経済の活況
  - ⑦- 2 アフリカ開発の進展
  - ⑦- 3 日本の経済協力の復活

### & 3.1 新しい時代の登場

#### ①米国の作ってきた世界経済秩序への挑戦

従来からの途上国支援システム世界銀行WB、アジア開発銀行ADBとは別に新たにアジアインフラ投資銀行AIIBの創設

従来世界のインフラ支援は主として欧米日が支援していたものが、中国が支援するようになる。

→米日とぶつかる。

BRI覚書国は約140か国。

## &3.1 ②デジタルシルクロードの出現

中国は、デジタルシルクロードで世界の情報通信における支配的地位を目指す（5G）

情報通信関係では米国と肩を並べた。世界各地の情報の盗聴が可能となるシステムを有するようになった。

米国は慌てだした。しかも米国は5Gのネットワーク企業が育っていない。

宇宙空間まで進出している。軍事技術の進展で米国は脅威を覚えている。

### デジタルシルクロードの概要

「デジタルシルクロード」とは  
中国国内で構築された独自のネット空間を一带一路域内に広げる構想（※日経記事より）

#### ■陸・海・宇宙に展開する通信インフラ

【**情報通信事業**】中国移动、中国电信、中国聯通等が東南アジア、中央アジア、アフリカ等へ進出し、情報通信インフラを整備。

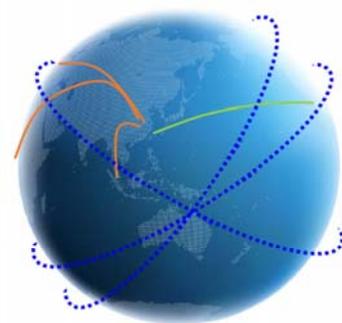
【**情報通信サービス**】通信機器大手ファーウェイ等が、携帯端末・システム等を導入。

【**5G通信技術開発**】ファーウェイが世界をリード。5G導入＝デジタル覇権の様相。米国はファーウェイ排除を訴えるものの、フィリピンやカンボジアなどに5G技術をすでに提供済み。

【**測位衛星システム**】中国国家航天局が北斗衛星導航システム（BeiDou）を開発。2018年12月に全世界をカバー。これにより、北斗が一带一路の宇宙情報インフラとして機能。

【**海底ケーブル**】米日欧が世界の9割のシェアを占める一方、ファーウェイ等も事業を拡大。2018年にはブラジル～カメルーン間（6,000km）の海底ケーブルを完成。

陸・海・宇宙に展開する通信インフラ



注：ルート、軌道はイメージ

—	5Gネットワーク
—	海底ケーブル
...	測位衛星システム

出典：小玉朋恵、NEANETフォーラム、2019.11

## デジタルシルクロードのプロジェクト

### 情報通信インフラネットワーク

- ・情報通信設備、データセンター(中国移動、中国電信、中国聯通など)
- ・通信技術開発(ファーウェイ、中興通訊(ZTE)など)

### EC(電子商取引)プラットフォーム

- ・ブロックチェーンによる海外送金・電子決済システム(アリババ、テンセントなど)

### スマートシティ

- ・監視システム(ファーウェイなど)
- ・自動運転(バイドゥなど)
- ・顔認識(センスタイムなど)



Source: 日本経済新聞電子版(2019/10/20)「中国ネット統制、一帯一路へ GPSや5G技術提供」より作成

3

出典：小玉  
朋恵、  
NEANET  
フォーラム、  
2019.11

## &3.1 ③イノベーションの活況

現在世界はGAF(Aが全盛時代。(グーグル、アップル、フェイスブック、アマゾン)

中国では、それを模倣・改良しながら、新技術が続々登場している。スマホを活用した様々なサービスの登場、画像認識技術、AI活用技術、ロボット技術、自動運転システム(BATH(バイドゥ、アリババ、テンセント、ファーウェイ))

イオンは5000億円投資して中国発デジタル化コンビニを習得する。(191013日経)

- 1) 無人店舗
- 2) 財布は持たない、中国ネットサービス大手のテンセントのウィチャットペイで支払う。
- 3) 顔認証の無人レジ
- 4) 店内で自身の体型を撮影すれば衣服の仮想試着ができる
- 5) モール内の飲食店の予約をスマホでできる
- 6) 決済事業で集めた膨大な購買データを分析し、最適な広告や商品開発在庫管理に生かす
- 7) 売上情報などから商品を自動発注。
- 8) ネット注文では、一定の範囲であれば、30分以内に配達する。
- 9) 中国には、チャレンジに対し、失敗を許す風土が根付いている。
- 10) 会員の年齢や好み、購買動向に応じ情報を提供する。
- 11) 卸から安く仕入れ、店で売る従来型ビジネスは終わった。

三橋のハルピン学術講演会での経験(190901)

- 1) スマホの拡声器機能付き同時通訳機能(中国語→ロシア語)があった。

### & 3.1 ④欧亜間新物流ルートが登場(中欧班列)



東西発着駅一覧

West Bound				East Bound			
出発駅	到着駅1	到着駅2	到着駅3	出発駅	到着駅1	到着駅2	到着駅3
ウッチ				ハンブルク	武漢		
成都	デュイスブルク			デュイスブルク	武漢		
モスクワ	デュイスブルク			デュイスブルク	重慶		
重慶	デュイスブルク			デュイスブルク	重慶		
鄭州	デュイスブルク			デュイスブルク	重慶		
長春	デュイスブルク			デュイスブルク	重慶		
西安	デュイスブルク			デュイスブルク	重慶		
ハルビン	デュイスブルク			デュイスブルク	重慶		

■ サービス概要(例)

- 1 武漢 ↔ デュイスブルク  
欧州-中国向けは、いずれも2便/週
- 2 重慶 ↔ デュイスブルク  
欧州向けは3便/週、中国向けは2便/週
- 3 哈爾濱 ↔ デュイスブルク  
欧州向けは1便/週、中国向けは1便/週

■ スケジュール(例)

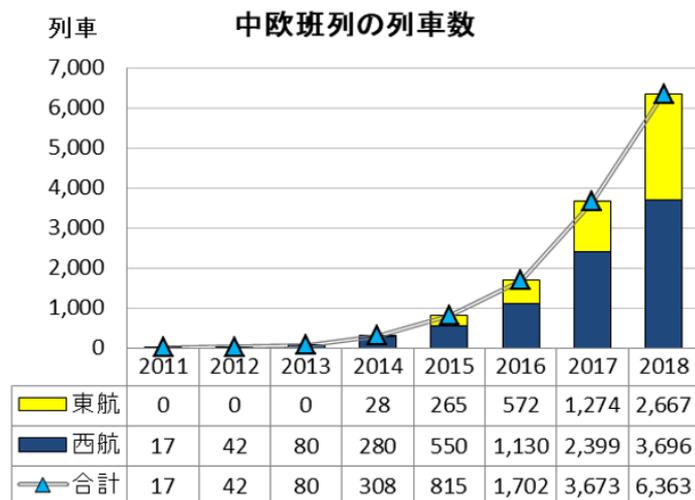
武漢ルート標準スケジュール(上海発ミュンヘン向け)

上海	3 days	武漢駅	15 days	デュイスブルク	2 days	ミュンヘン
20days						

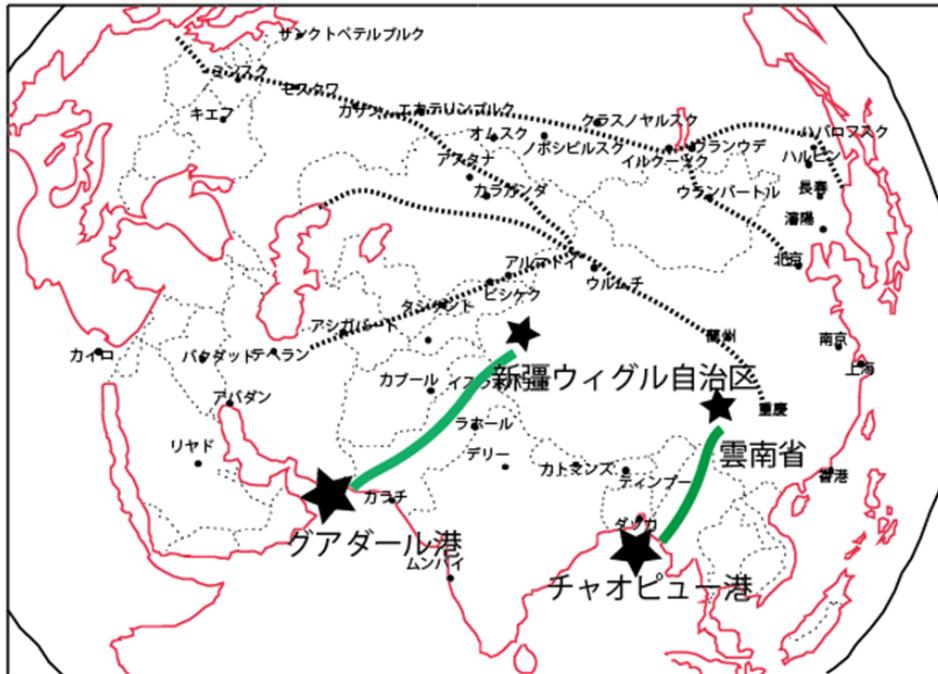
中欧班列ルート(日本通運ホームページ) <https://www.nittsu.co.jp/railfreight/>

出典：岩間正春、「港湾」、2018.10

出典：辻久子、NEANETフォーラム、2019.11



## &3.1 ⑤期待：ユーラシア陸封地域のインド洋への開放



## & 4. 米中貿易戦争

### &4.1 なぜ起こったか

2018年2月に発表された2017年の米国貿易赤字が「7962億ドル（約87兆円）」と2008年以来の赤字。トランプ大統領は雇用環境の悪化につながるという懸念を持つ。最大の貿易赤字国は中国。

従来世界のインフラ支援は主として米日が支援していたものが、中国がその競合相手として出てきた。→米日とぶつかる。

BRI覚書国は約140か国。

中国は情報通信関係では米国と肩を並べた。世界各地の情報の盗聴が可能となるシステムを有するようになった。米国は慌てだした。しかも米国は5Gのネットワーク企業が育っていない。

中国は宇宙空間まで進出している。軍事技術上の脅威。

世界経済上の問題：米中間の追加関税の応酬は貿易量の大幅な縮小を招く。資源の最適配分が崩れ、政治、社会的に大きな摩擦を惹起する。特に米中貿易相互依存状態は非常に大きいので世界物流輸送(サプライチェーン)に大きな混乱を惹起する。

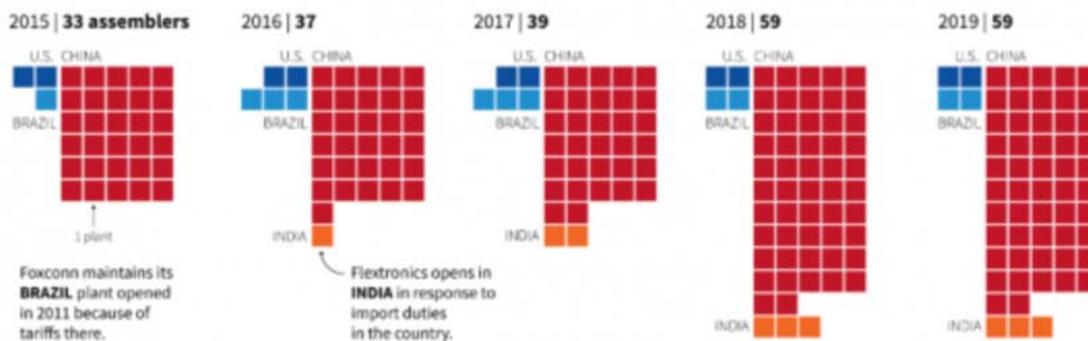
## &4.2 米中はいかに相互依存状態が強いか

### 1) 国際通貨基金の分析

国際通貨基金IMFは、米中の貿易戦争が悪化すれば（2019年12月に制裁関税の対象を中国からの輸入品ほぼすべてに広げるのであれば）、2020年時点で中国の国内総生産GDPを2.0%下押しするとの試算をまとめた。米GDPも0.6%失われる。世界経済全体でも0.8%下振れする。（191013日経）

### 2) ロイターがアップルのサプライチェーンを分析

米企業の中で、アップルほど中国との結び付きが強い企業はまれだ。何しろ中国では、受託生産工場で数十万人がアップル製品を組み立てている。受託生産工場以外、つまりアップルに半導体やガラス、ケーブル、サーキットボード（電子部品を集積・配線する基板）などを提供するサプライヤーは一層中国に集中している。アップルの全サプライヤーのうち中国拠点の割合は2019年47.6%だった。中国には非常に多数のサプライヤーが集まっているため、年間に数億台もの端末を製造することが可能な上に、出荷までの在庫期間も数日にとどまる。



## &4.2 米中はいかに相互依存状態が強いか

3) 中国の稼ぐ仕組み第2段階における中国の米国依存は極めて大きい。米国発の技術の模倣、習得は第2段階において不可欠。中国は妥協せざるを得ない。

## & 5. 中国の海外進出の状況

### &5.1 中国の海外進出

- 5.1.1 中国の海外進出パターン
- 5.1.2 中国海軍のインド洋・太平洋への進出
- 5.1.3 海外インフラ建設工事の請負
- 5.1.4 中国の港湾、海運ネットワークの形成

### 5.1.5 他地域への波及

- 1) アセアン経済の活況
- 2) アフリカ開発の進展
- 3) 日本の経済協力の復活

中国第3段階の稼ぐ仕組み

## & 5. 中国海外進出の状況

### &5.1.1. 中国海外進出の3パターン

#### 1. 中国海軍のインド洋太平洋進出

オイル輸送シーレーンを守るための中国海軍のインド洋太平洋進出

(自国領土の安全保障を理由とすることもある)

中国は日本と異なり、米国には任せておくことはできない

「真珠の首飾り」に似る拠点進出(米国国防省の一担当官が描いた中国の進出想像図、今から見ると誤解が多い)→インドへ警戒感を与える

米国のシーレーン防衛ネットワークの状況→きわめて手厚い→ジブチ、ディエゴガルシア、バーレーン、洋上艦隊

中国の基地→ジブチ、今後はオマーンを予定か?→軍力は米国と比べると月とスッポン

#### 2. 海外インフラ建設工事

中国の儲ける仕組みの第三段階

工事を請け負い、中国で生産する資機材を使い、労働者派遣で対応

規模が大きく、中国独特の方法

その傾向を示す

#### 3. 中国港湾・海運の海外ネットワーク

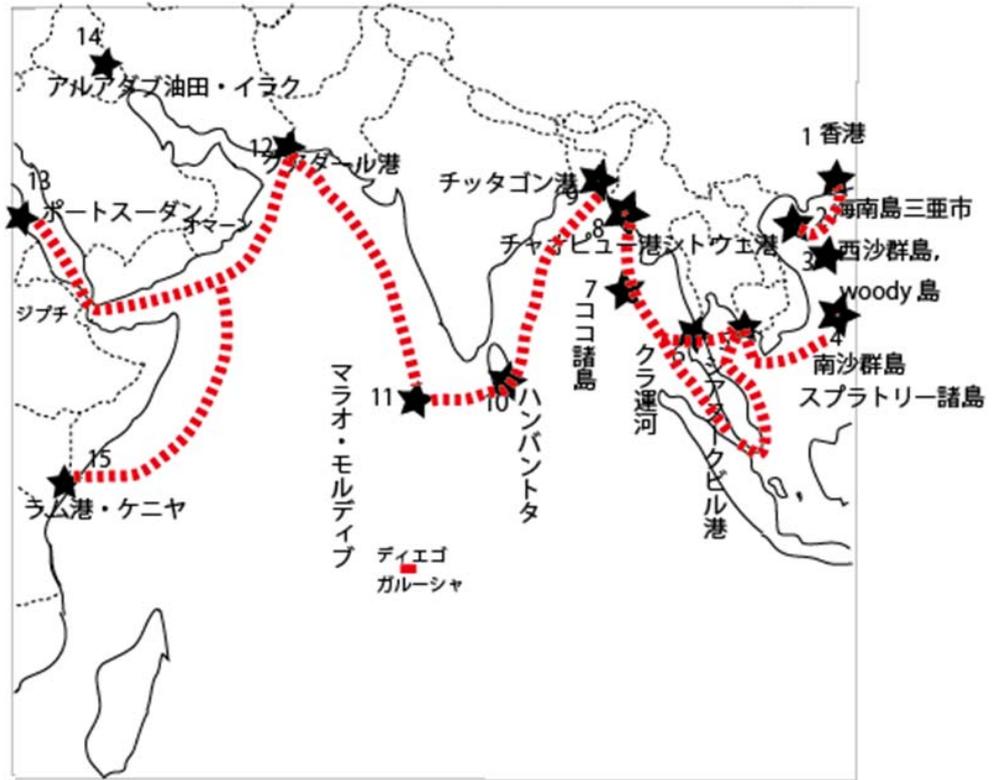
コンテナターミナルの運営権を握る。

BOT方式が多い

例) シンガポールオーソリティPSA、DPワールドなどと同様の形態

5.1.2 中国海軍のインド洋・太平洋への進出

真珠の首飾り



南シナ海領有権問題の経緯	
1909	清はパラセル諸島を行政区画に取り込む
1913	清は日本との間でプラタス諸島の領有を確定させた。
1937	日本は、1937年にプラタス諸島、1939年にはパラセル諸島も占領し、南シナ海的全諸島を占有した。
1946	中華民国は、スプラトリー諸島を接収した
1950	中国共産党政権はパラセル諸島のうち、ウディ島 (中国名、永興島) 等を含む諸島を占拠した。
1951	スプラトリー諸島についてはフィリピンと南ベトナムが、パラセル諸島についてはベトナムが、領有を主張した。
1951	サンフランシスコ講和条約の締結 (1951年9月)
1953	中国は南シナ海にU字線 (九段線) を引いて、領有を主張した。
1956	台湾はスプラトリー諸島駐留を開始した。
1968	1968~1969年には、国連により東シナ海、南シナ海での海底資源探査が実施された。
1971	フィリピンがスプラトリー諸島の領有を主張し、軍を送って占領した。
1973	南ベトナムは、スプラトリー諸島の六つの島礁を占領
1974	南ベトナムはパラセル諸島をダナン市に編入し、軍艦を送るなどの行動をとった
1974	中国はパラセル諸島全域を武力で制圧した。
1979	マレーシアが、スプラトリー諸島の一部の領有を主張
1982	ブルネイがEEZを引いて、その中に含まれる低潮高地の領有を主張した。
1988	スプラトリー諸島で、中国とベトナムとの海戦が起こる。中国が勝利する。
1992	中国は「領海法」を公布し、尖閣 (せんかく) 諸島と南シナ海的全島礁の領有を宣言した
2007	中国は海南省による南沙・西沙・中沙群島をあわせた三沙 (さんさ) 市制を立ち上げた。埋立等始める。
2012	スカボロー礁 (中国名、黄岩島) で、中国軍とフィリピン軍が対峙。中国側はフィリピン側が退去した後スカボロー礁に居座った。
2013	フィリピンはオランダ・ハーグの常設仲裁裁判所 (PCA) に中国の主張 (九段線の有効性) についての審理を申し立てた
2015	米国は、中国による理立ては国際ルールや規範を逸脱しているとたびたび非難し、スプラトリー諸島の海域でミサイル駆逐艦を航行させて「航行の自由」を主張する。常設仲裁裁判所は、スプラトリー諸島の島礁のすべてについて、国際法上の島はないとし、ほぼ全面的にフィリピン勝訴の判決を下した。

(出典：日本大百科全書(ニッポニカ) <https://kotobank.jp/word/南シナ海問題-169674>、より筆者作成)

南シナ海における各国の行動

# 米国、中国の軍事拠点



中国第3段階の稼ぐ仕組み  
中国の海外進出  
1. シーレーンを守るため

## 中国とオマーンの関係

1. オマーンは原油価格の下落により財政危機に直面。2016年3月にはStandard & Poor'sがオマーンの格付けをBBB+から2段階引き下げBBB-とし、Moody'sはA3からBaa1まで引き下げており、投資環境の急速な悪化が懸念。こうした状況にも関わらず、中国はオマーンに対して積極的に投資する姿勢を打ち出している。
2. 2016年5月には、オマーンの開発計画の中核的事業であるドゥクム港の開発に関して、107億ドル規模の工業団地を建設することで合意した。
3. 2016年12月アジア・インフラ投資銀行（AIIB）は、ドゥクム港のインフラ開発に2億6500万ドル、鉄道に3600万ドルの融資を行うことを決定している。（これはアジア銀行、世銀などの協調融資ではなく、AIIBの単独融資。）
4. 2017年5月オマーン政府が中国の銀行3行から、36億ドルを5年一括返済ローン（金利1.90%）として受けることを検討、6月12日に契約に署名した模様。
5. AIIBは2016年6月に初の融資プロジェクトを成立させて以来、2017年5月までに13件のプロジェクトを成立させているが、このうち2件がオマーンの場合ということになる。
6. 中国は戦略的にオマーンへの進出を図っている。ホルムズ海峡の外側に位置し、インド洋に面するオマーンは、中国の「一帯一路」政策に組み込まれる地理的環境にある。ドゥクム港は大型艦船の整備が可能でドライドックを備えており、中国海軍による将来的な軍事利用の可能性も指摘されている。オマーンにとって中国は原油の最大の輸出先であるが、更にこうした財政支援も受けるようになれば、中国のオマーンに対する影響力は飛躍的に高まることになるだろう。

中国第3段階の稼ぐ仕組み  
中国の海外進出  
1. シーレーンを守るため

## 中国とジブチの関係

1. ジブチは、ジブチ港の貿易とジブチ・エチオピア鉄道の収益に依存する典型的な中継貿易国家である。ジブチ港はエチオピアの海上貿易のほとんどを担っている。エチオピア貿易以外でも、紅海の入り口に存在する要衝であるため港湾サービスの需要は大きい。
2. 従来からフランス軍が駐留している。ジブチ港にフランス海軍基地を設けるとともに、フランス陸軍は、第5海外混成連隊1個連隊を派遣し、フランス空軍はミラージュ2000戦闘機及び、ごく少数の輸送機・ヘリコプターを派遣することによりジブチの防空任務を行っている。
3. ソマリア沖の海賊が活発化すると、フランス以外の国家も続々とジブチに基地を設け、その利用料収入もジブチ経済にとって重要なものとなった。
4. アメリカは対テロ戦争の一環として、アフリカで唯一の恒久的な米軍基地を有している。
5. このほかイタリア軍、日本の自衛隊も基地を設けている。
6. 中国もジブチに進出している。

長年自由港として機能しており、2006年以降は湾岸諸国や中国からの多額の投資が流入した。

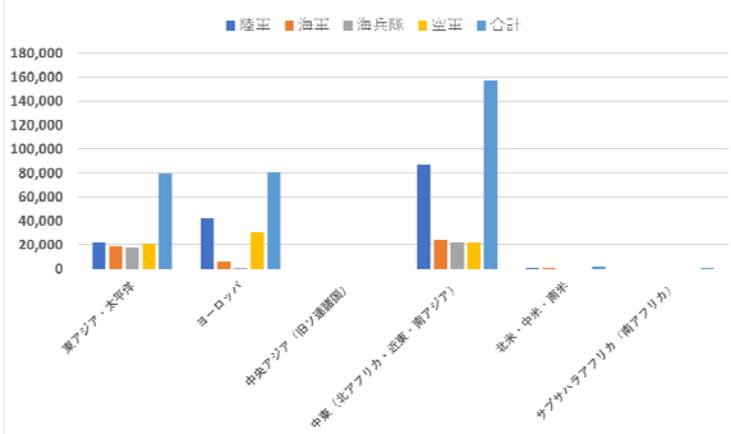
2010年代に入ってから中国の経済的進出が著しく、中国の協力により、2016年には老朽化が進んでいたジブチ・エチオピア鉄道が電化のうえアディスアベバ・ジブチ鉄道として開業し、2018年にはアフリカ最大の自由貿易区であるジブチ国際自由貿易区が一部完成した。そのほか、ジブチ人民宮殿や大統領府の建設に協力している。

2017年7月11日中国はアフリカにおけるPKOの補給・休息を理由として、ジブチに中国人民解放軍初の海外基地を開設した。中国の基地は約36haと自衛隊より広く、高さ10m程度の塀や監視塔で防備されている。基地に隣接するドラレ港では中国企業が開発に携わっており、同港の親会社の株式は中国招商局集団が所有する。

世界各地域の米軍の駐留人数（単位：人）（2011年12月31日現在）

	陸軍	海軍	海兵隊	空軍	合計
東アジア・太平洋	22,402	18,769	17,674	21,438	79,670
ヨーロッパ	42,822	5,985	913	30,650	80,370
中央アジア(旧ソ連諸国)	32	8	98	8	146
中東(北アフリカ・近東・南アジア)	87,267	24,353	22,657	22,627	156,604
北米・中米・南米	701	648	328	293	1,970
サブサハラアフリカ(南アフリカ)	56	14	419	20	509

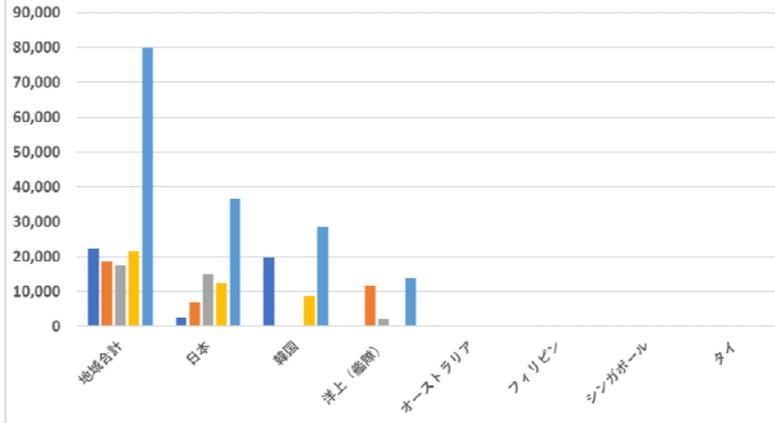
世界各地域の海外米軍の駐留人数（単位：人）（2011年12月31日現在）



	陸軍	海軍	海兵隊	空軍	合計
地域合計	22,402	18,769	17,674	21,438	79,670
日本	2,501	6,766	14,951	12,490	36,708
韓国	19,755	274	242	8,815	28,500
洋上（艦隊）	0	11,495	2,123	0	13,618
オーストラリア	26	69	30	60	185
フィリピン	11	8	146	9	174
シンガポール	7	113	16	14	150
タイ	41	8	50	26	125

東アジア・太平洋地域米軍駐留状況（2011）

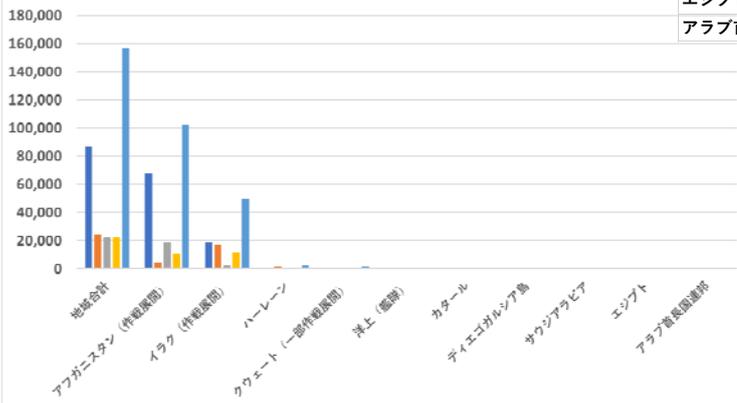
■陸軍 ■海軍 ■海兵隊 ■空軍 ■合計



	陸軍	海軍	海兵隊	空軍	合計
地域合計	87,267	24,353	22,657	22,627	156,604
アフガニスタン（作戦展開）	68,100	4,600	18,900	10,600	102,200
イラク（作戦展開）	18,400	17,000	2,900	11,500	49,800
バーレーン	21	1,812	272	30	2,135
クウェート（一部作戦展開）	-	-	-	-	1,500
洋上（艦隊）	0	600	0	0	600
カタール	370	4	30	192	596
ディエゴガルシア島	0	265	0	38	303
サウジアラビア	146	20	28	76	270
エジプト	167	22	23	26	238
アラブ首長国連邦	6	12	69	88	175

中東地域米軍駐留状況（2011）

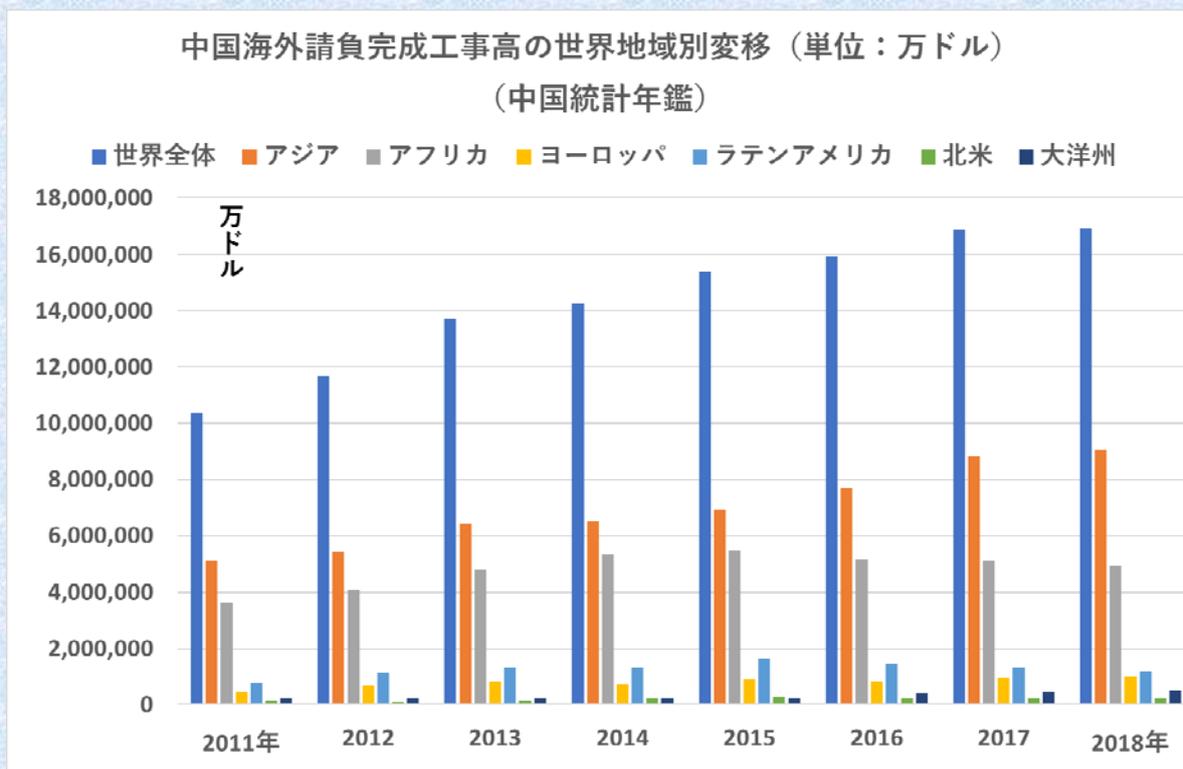
■陸軍 ■海軍 ■海兵隊 ■空軍 ■合計

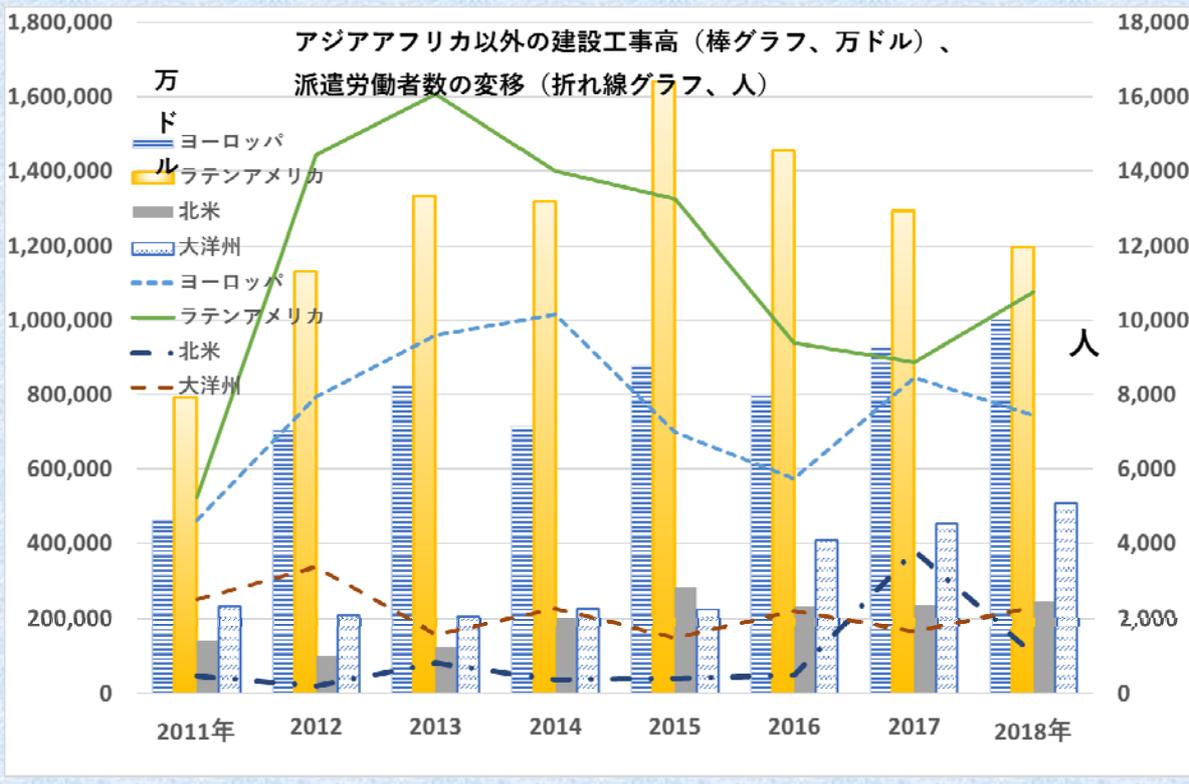
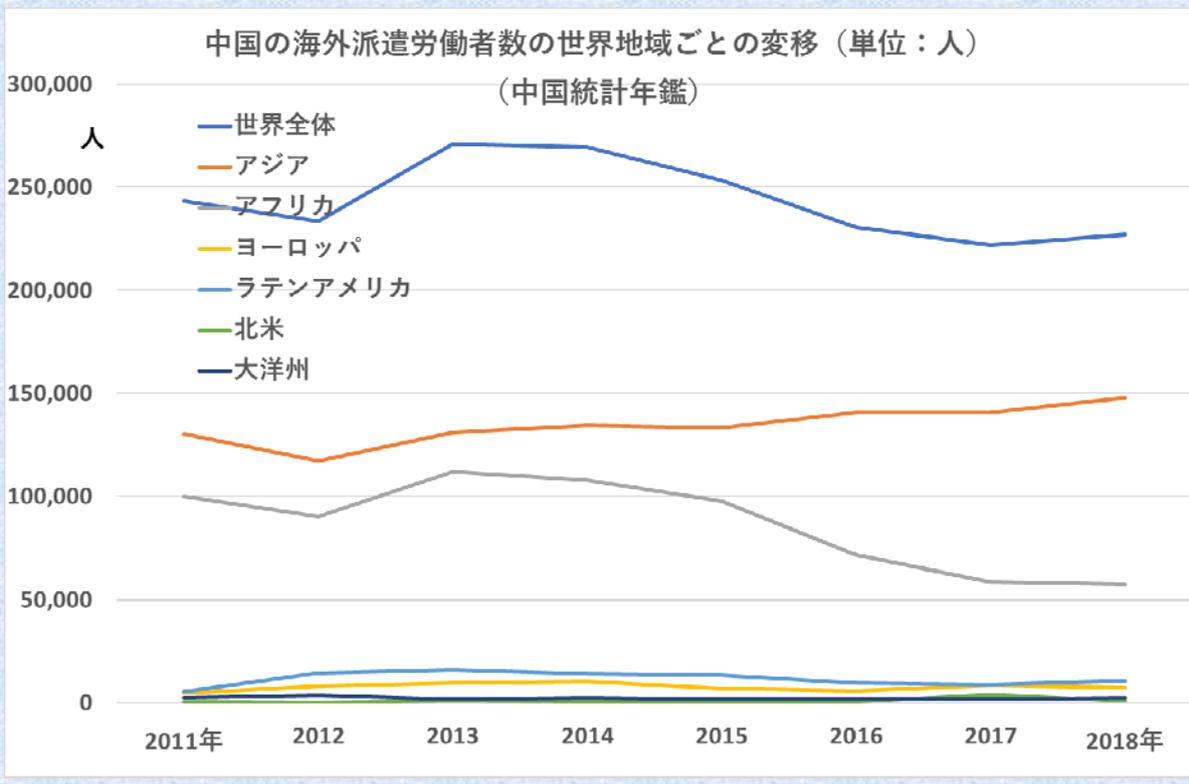


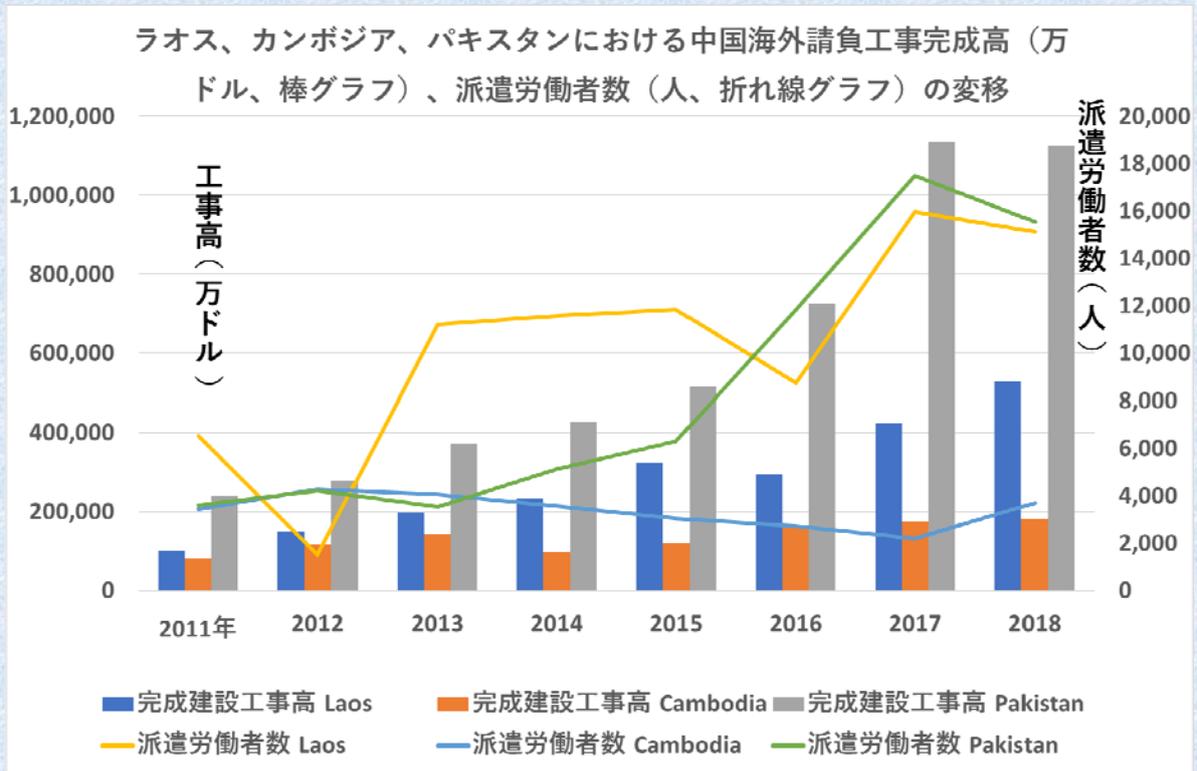
### 5.1.3 海外インフラ建設工事の請負



完成工事高は毎年1000億ドルから1600億ドル海外労働者派遣数は毎年22万人から25万人  
 参考：  
 （日本の2010年の海外受注インフラシステム額は約1000億ドル、目標は2020年3000億ドル）







三橋1

## カンボジア (図は、久米秀俊、2019年11月18日JOPCA講演会資料基に筆者作成)

中国は最大の援助国

シハヌークビル特別経済区：中国企業など100社以上が入居している。今後、入居企業を300社に拡大し、住宅建設、生活施設の整備により、10万人規模の都市を作る計画。

セサン下流第2水力発電所（9億ドル）

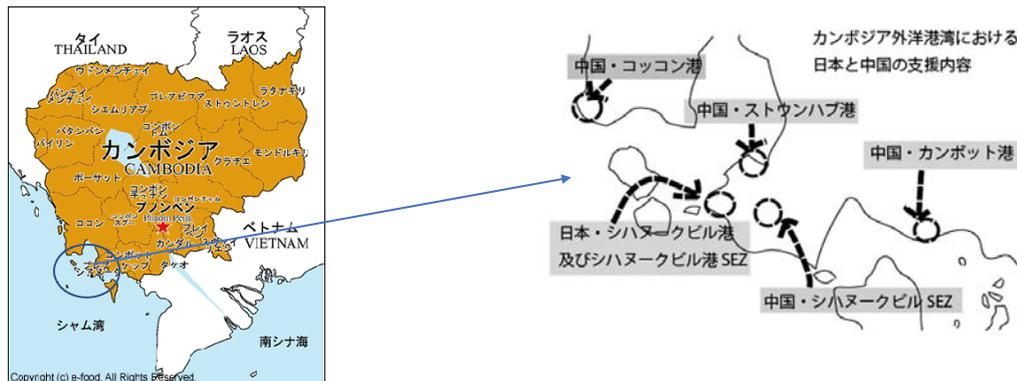
プノンペンとシハヌークビル間の最初の高速道路（16億ドル）

新シェムリアップ国際空港

シハヌークビルのコンテナターミナル、鉄道ターミナルの修復

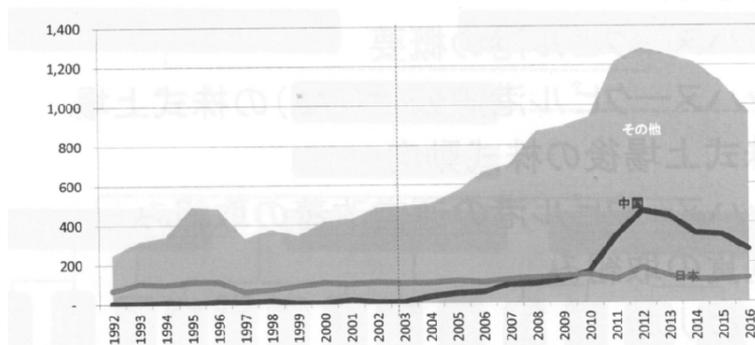
カンボジアでは産業開発政策、国家物流マスタープラン、に一带一路を組み込んでおり、鉄道補修、ドライポート建設など多くのプロジェクトを一带一路で進めることを計画している。

カンボジアの国家開発は一带一路に組み込まれているといえ、中国依存を深めている。



## 対カンボジア、日本、中国ODA総額推移 (久米秀俊、2019年11月18日JOPCA講演会資料)

### 対カンボジア日本、中国、ODA総額推移 (1992-2016、単位：百万ドル)



Source: CDC ODA Database (updated in Sept 2017)

## 中国の対外投資の例：中国パキスタン経済回廊（CPEC）への協力

CPECによるプロジェクトは電力、道路、鉄道、グアダール港開発、都市交通、経済特区など67件、620億ドルに達する。

CPECプロジェクトへの融資の中国の金利は8%とされている。(global risk insight 2018, BRI regional outlook)

パキスタンは2020年からBRIプロジェクトの融資の返済が始まるが、返済が滞ることが懸念されている。中国からの輸入急増で2018年7月の外貨準備は輸入額の2か月相当の90億ドルに落ち込んでいる。2017年にインダス川のディアメル・バハジャダムプロジェクトを中止した(140億ドル)

IMFは2019年5月12日パキスタンに約60億ドルの財政支援を実施すると発表した。今後約3年、IMFから拡大信用供与(EFF)と呼ぶ枠組みで60億ドルの支援を受ける。条件として、近くまとめる2019年度予算で税制改革などに踏み切る。外貨準備高が輸入の2か月分程度まで縮小していた。対外支払いが滞る状況に直面していた。今まで、サウジアラビア、UAE、中国から支援を受けてきた。(出典：190513日経)

CPEC Proposed Special Economic Zones(SEZs)

1	Rashtreeya Economic Zone, M-1, Nowshera	Feasibility studies of SEZs shared with Chinese side.
2	China Special Economic Zone Deraej	Feasibility studies of SEZs shared with Chinese side.
3	Bostan Industrial Zone	Feasibility studies of SEZs shared with Chinese side.
4	Ahmadnagar Industrial City (M3), Faisalabad	Feasibility studies of SEZs shared with Chinese side.
5	ICT Model Industrial Zone, Islamabad	Feasibility studies of SEZs shared with Chinese side.
6	Development of Industrial Park in Pakistan Steel Mills Land at Port Qasim near Karachi	Feasibility studies of SEZs shared with Chinese side.
7	Special Economic Zone at Mirpur, AJK	Feasibility studies of SEZs shared with Chinese side.
8	Morirand Marble City	Feasibility studies of SEZs shared with Chinese side.
9	Maqsoodass SEZ Gilgit-Baltistan	Feasibility studies of SEZs shared with Chinese side.

2019年11月上旬、CPECについての両国協議が行われたが、パキスタン側の促進要望に対し、中国側は新たな事業や資金調達に慎重な姿勢を崩さなかった。(出典：191124日経)

## ラオス (出典：榎本 俊一 (経済産業研究所) 「中国の一带一路構想は「相互繁栄」をもたらす新世界秩序か?」)

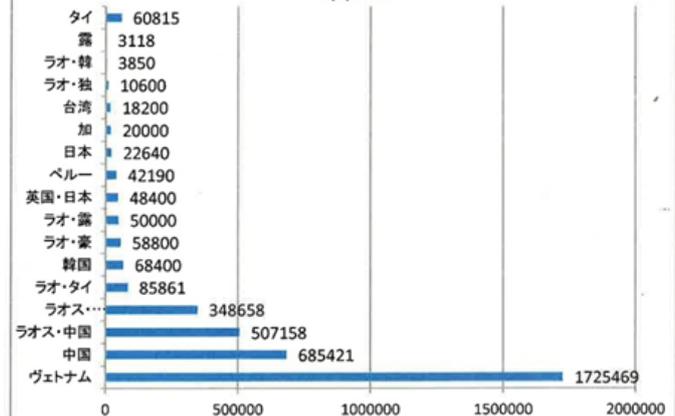
ラオスの経済協力の受け方は一国に偏していない。これは各国が相互監視できることから過剰債務の防止に役立つ。ラオスは上手に中国から援助を受け入れている。

ラオスの経済特区

名称	設立	業	目的	デベロッパー
サワン・セノSEZ (特別経済区)	2003	サワンナケート	商業、サービス、工業	政府+民間(マレーシア)
サイセターSEZ (総合開発区)	2010	ヴィエンチャン	農産物加工、木材加工、軽工業、観光、電機、機械、新エネルギー	政府+民間(中国)
VITA Park (特別経済区)	2011	ヴィエンチャン	工業、商業、サービス	政府+民間(台湾)
バクセー・ジャパン日系中小企業専用SEZ (特定経済区)	2015	バクセー	工業	政府+民間(日本)
ポーテンSEZ (特定経済区)	2003	ルアンナムター	商業、観光(ホテル、カジノ)、ロジスティックス	民間(中国)
ゴールデンライアングルスSEZ (特別経済区)	2007	ボークーオ	観光(ホテル、カジノ)、商業、サービス	政府+民間(中国)
ブーキアオSEZ (特定経済区)	2011	カムアン	商業、サービス、教育、空港、ロジスティックス、工業	民間(ラオス)
タートルアンSEZ (特定経済区)	2011	ヴィエンチャン	商業、観光、サービス(病院、学校等)	民間(中国)
タケクSEZ (特定経済区)	2012	カムアン	観光(ホテル、カジノ)、商業、ロジスティックス、サービス	政府+民間(ラオス)
ロンタンSEZ (特定経済区)	2012	ヴィエンチャン	サービス、観光(ゴルフ、ホテル)	民間(ベトナム)
ドンボラーSEZ (特定経済区)	2012	ヴィエンチャン	商業、住宅、公共機関(大学等)	政府+民間(マレーシア)
ルアンナムターSEZ (特別経済区)	2016	ルアンナムター	商業、観光、サービス(病院、学校等)	民間(ラオス)

(出所)JETRO「ラオス投資ガイドブック2016」等に基づき筆者作成  
 (注)赤字は製造業誘致を主目的とする特区。青地はカジノ観光特区(ラオス政府が風紀紊乱を理由に停止、純粋観光特区として再建中)。他はタイ国境の通関地点であり、国境貿易・観光の振興を狙った特区。

図18 ラオスにおける海外企業のコンセッション総面積 単位: ha



(出所)JFEテクリサーチ「ラオスにおける鉱業事情について」(2012年3月)

## 5.1.4 中国の港湾、海運ネットワークの形成

この30年間世界貿易の急増に伴い、コンテナ海上輸送量が急増、それに合わせて世界各地でコンテナターミナル需要が急増したが、技術と資金調達の両面からその整備運営に対応できない国は、外国の先進港湾企業（メガターミナルオペレーター）を誘致し、見返りに数十年間の独占使用権を与えることで対応している。コンテナターミナルの企業化により株の売買で運営権を取得することも可能となっている。この世界的風潮に乗ったのが中国である。

イギリスの研究機関とFinancial Timesの共同研究によると、2010年以來、中国企業・香港企業が関与し、あるいは関与を公表している港湾プロジェクトは少なくとも40あり、総投資額は456億ドルに達している。この結果、全世界の海上コンテナ輸送の67%が、中国が所有ないし出資している港湾を経由していると見られる。

「構想」の陸上部分、海上部分に共通する「海外経済貿易合作区」（以下、「合作区」）と呼ばれる工業団地については、「合作区」プロジェクトは08年にスタートしたもので、15年1月時点で50カ国、118カ所に達しており、「構想」対象国では、「一帯」諸国に35カ所、「一路」諸国に42カ所が開設済みである。

出典：大西 康雄（「一帯一路」構想の現状と課題、アジア経済研究所2017）

### 中国による港湾ネットワークの形成 1

#### ギリシア ピレウス港



ピレウスは1990年代後半に東地中海のハブポートとして登場してきた。しかしピレウスが三大陸のクロスロードに位置しているにもかかわらず、そのポテンシャルを活かせていなかった。国際的な海運業やコンテナターミナル産業が、この港の施設の建設スピードより速く進展したことによる。貨物の新需要に対応するため、投資（海外資本の投入）を通じてインフラ開発を行う必要性がでてきた。それには4億ユーロ以上の資金がかかる。

ピレウス港当局は港湾労働者との間に厳格な雇用契約関係を持っており、国は、時代に合わない硬直的な（石器時代の）規則（労働組合は1ギャング当たり9人の港湾労働者を要求すると共に、オペレーションのやり方、労働者賃金の支払いなど、競争港湾と比べて法外すぎる慣行を持っていた）の多くを取り消すために、特許権使用者が市場ルールを適用するのを待つこととした。

ピレウスの労組はいかなるコンセッションにも強硬に反対した。

2004年保守政権は、ターミナル運営をコンセッションの方向に進めることを決めた。この時、韓中は両港への投資に関心を示した。政府はすべてのコンテナターミナル1、2、3、をCosco Pacificに任せることについての、中国との政府間話合いに好意的であった。コンセッションの条件は、その期間は最初は30年かつ強制的延長5年間、オペレーターの実験のあること及び財務健全性、最低コンテナ取扱量保証（6年目には2百万TEU、8年目以降には3.7百万TEU）。入札応募通知を2008.2提案した。コンセッションの勝者は、コンセッションのlife-spanの間にわたって国提示の最小取扱量の保証をしなければならないが、その上で、最高価額を提示した入札者が勝者となる。入札における二つの候補企業の中で、Cosco Pacificが最高額を申し出て、勝者となった。2番手は、Hutchison Port Holdingとその子会社のHutchison Port Investment且つその子会社のLyd SAを中心とするコンソーシアムであった。



## 中国による 港湾ネット ワークの形 成3

2016年5月パナマ海運庁（AMP）は、ネオパナマックス船による寄港が可能となる国内初の港湾（パナマ・コロン・コンテナ港）を、大西洋に面するコロン県マルガリータ島に建設する予定である旨発表。同プロジェクトへの投資額は約9億ドルであり、1年間に約250万TEUのコンテナ取り扱いが可能となる見込み。同プロジェクトはランドブリッジ社（嵐橋集団、中国）およびゴージャス・インベストメント社（中国）によって、年内にも着工される。(Date: 25 May 2016, [http://www.chinagoabroad.com/en/recent\\_transaction/20530](http://www.chinagoabroad.com/en/recent_transaction/20530))

## パナマ

中国企業「嵐橋集団」は2016年、ネオパナマックス船による寄港が可能となるパナマ初の港湾（パナマ・コロン・コンテナ港）をコンセッション契約で取得した。2018年7月には国有企業「中国交通建設」などがパナマ運河をまたぐ橋梁（きょうりょう）の建設を落札した。中国企業による鉄道整備も計画中。



## 中国による港湾ネットワークの形成4

### イスラエル

イスラエルの対中貿易量は、全体の貿易額の1割を占める約157億ドル。

中国とイスラエルは、2021～2046の25年間、ハイファ港の新ターミナル（建設中）運営権を中国に20億ドルで貸与する契約を結んだ。中国港湾最大手で国有企業の上海国際港務集団（SIPG）が20億ドル投じ、2015年から全長約2キロm、最大幅約800m、の波止場を建設中。ハイファ港は国内最大の港になる。

米国は2019年8月ごろから、工事と運営権の見直しを求めた。



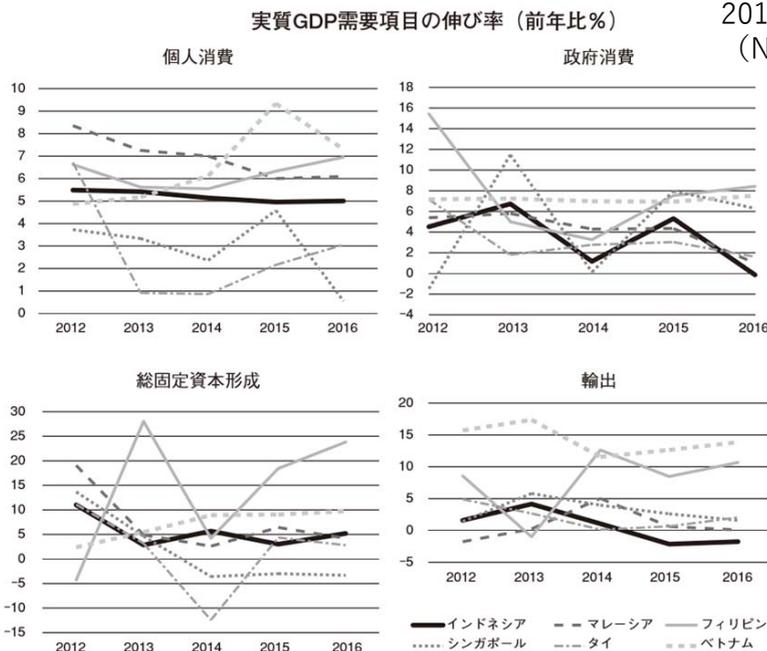
### 5.1.5 他地域への波及（重要事象の生起）

- 1) アセアン経済の活況
- 2) アフリカ開発の進展
- 3) 日本の経済協力の復活

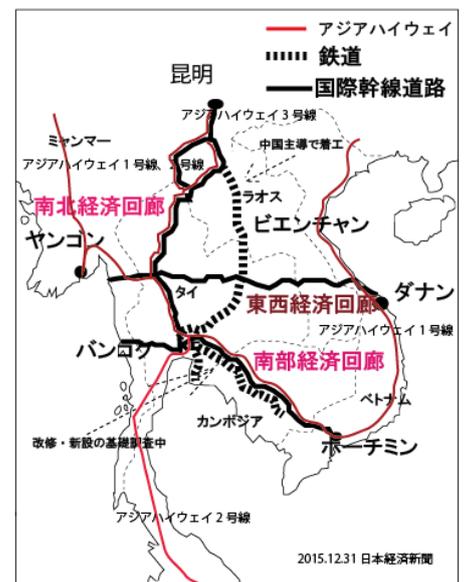
### 5.1.5 他地域への波及（重要事象の生起）

#### 1) アセアン経済の活況

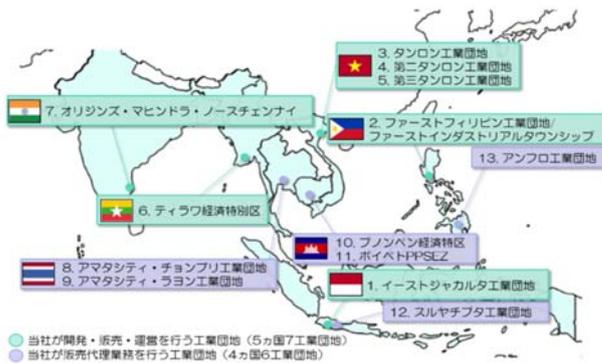
出典：アセアン地域の最近の経済動向、糠谷 英輝、月刊資本市場 2018. 3 (No. 391)



### アセアンにおけるインフラ整備の進展



活発化するアセアンへの日本の進出  
アセアンにおける工業団地整備の進展



2,361 社

513 社

21 万人

～住友商事が開発・販売・運営を行う工業団地～

＜インドネシア＞	
1. イーストジャカルタ工業団地	
1) 会社名 : PT. East Jakarta Industrial Park (EJIP)	5) 総開発面積 : 320 ha
2) 立地 : フシ県(ジャカルタ中心部より東へ35km、約90分)	6) 賃貸物件 : 貸工場、貸事務所
3) 設立年度 : 1990年4月	7) 入居企業数 : 89社 (うち日系企業71社)
4) 出資者 : 住友商事 49%、PT. Sainindo Mitradaya 46%	8) サポート体制 : 日本人2名が常駐
PT. Lippo Cikarang Tbk 5%	
＜フィリピン＞	
2. ファーストフィリピン工業団地 / ファーストインダストリアルタウンシップ	
1) 会社名 : First Philippine Industrial Park, Inc. (FPIP) / First Industrial Township, Inc. (FIT)	5) 総開発面積 : FPIP 448 ha / FIT 70 ha
2) 立地 : バタンガス州(マニラ中心部より南へ52km、約60分)	6) 賃貸物件 : 貸工場、貸事務所
3) 設立年度 : 1996年11月	7) 入居企業数 : 143社 (うち日系企業73社)
4) 出資者 : 住友商事 30%、ロベスグループ 70%	8) サポート体制 : 日本人2名が常駐

★＜ベトナム＞	
3. タンロン工業団地	
1) 会社名 : Thang Long Industrial Park Corporation (TLIP)	5) 総開発面積 : 274 ha
2) 立地 : ハノイ市(ハノイ中心部より北へ16km、約30分)	6) 賃貸物件 : 貸工場、貸事務所
3) 設立年度 : 1997年2月	7) 入居企業数 : 104社 (うち日系企業95社)
4) 出資者 : 住友商事 58%、Donz Anh LIXOGI Mechanical JSC 42%	8) サポート体制 : 日本人4名が常駐
4. 第二タンロン工業団地	
1) 会社名 : Thang Long Industrial Park II Corporation (TLPII)	5) 総開発面積 : 346 ha
2) 立地 : ハノイ市(ハノイ中心部より東へ33km、約60分)	6) 賃貸物件 : 貸工場、貸事務所
3) 設立年度 : 2006年11月	7) 入居企業数 : 74社 (うち日系企業72社)
4) 出資者 : 住友商事 81.5%、TLIP 18.5%	8) サポート体制 : 日本人6名が常駐
5. 第三タンロン工業団地	
1) 会社名 : Thang Long Industrial Park (Vinh Phuoc) Corporation (TLPIP)	5) 総開発面積 : 213 ha
2) 立地 : フィンフック省(ハノイ中心部より北へ55km、約50分)	6) 賃貸物件 : 貸工場、貸事務所
3) 設立年度 : 2015年11月	7) 入居企業数 : 7社 (うち日系企業7社)
4) 出資者 : 住友商事 100%	8) サポート体制 : 日本人3名が常駐
★＜ミャンマー＞	
6. ティラワ経済特別区	
1) 会社名 : Myanmar Japan Thilawa Development Ltd. (MJTD)	5) 総開発面積 : 632 ha
2) 立地 : ヤンゴン圏区(ヤンゴン中心部より南東へ23km、約80分)	6) 賃貸物件 : (住宅商業地域35ha含む) 貸工場、貸事務所
3) 設立年度 : 2014年1月	7) 入居企業数 : 95社 (うち日系企業52社)
4) 出資者 : 日本 49%、ミャンマー 51% (住友商事を含む6社による民間投資会社 39%、JICA 10%、Myanmar Thilawa SEZ Holdings Public Limited 41%、ミャンマー政府 10%)	8) サポート体制 : 日本人5名が常駐 住友商事より社長と開発・運営の責任者を派遣
＜インド＞	
7. オリジンス・マヒンドラ・ノースチェンナイ	
1) 会社名 : Mahindra Industrial Park Chennai Ltd. (MIPC)	5) 総開発面積 : 107 ha (第一期)
2) 立地 : タミル・ナドゥ州(チェンナイ中心部より北へ37km、約60分)	6) 賃貸物件 : 貸工場 (検討中)
3) 設立年度 : 2014年1月	7) 入居企業数 : 1社 (うち日系企業1社)
4) 出資者 : 住友商事 40%、マヒンドラグループ 60%	8) サポート体制 : 日本人1名が常駐

アセアンにおける日本大手商社の「海外工業団地ビジネス」の取り組み状況

日系企業の積極的なアジア進出を背景にビジネスが加速する各社 (出典: 総合商社の専門情報誌:

<http://www.brains-net.jp/archives/4042>)

- ◇日本・ミャンマーの官民共同プロジェクト、ティラワ経済特別区開発に出資参画する三菱商事、丸紅、住友商事
- ◇工業団地内に物流事業も立ち上げ、総合力で入居企業をサポートする住友商事
- ◇現状を最終形とせず、ミッションに向けて各団地の拡張計画を推進していく住友商事
- ◇工業団地事業とともに、周辺の都市開発も精力的に推進する三菱商事
- ◇工業団地周辺の開発など、地元の人々に貢献できるビジネスを標榜する三菱商事
- ◇交通、電力、水、ガスなどグループ内のインフラ機能を駆使し、ビジネスに取り組む丸紅
- ◇ミャンマー・ティラワ経済特別区開発を核に、様々な商機を狙っていく丸紅

- ◇工業団地をビジネスの起点づくりのプラットフォームと位置づけ、事業展開する双日
- ◇今後、生産地・消費地として魅力のある国において新規開発を検討する双日
- ◇「モノづくり以外を全面サポート」をコンセプトに、インド等で実績を積む豊田通商
- ◇カンボジア・ポイペトにおいて、日本企業初のテクノパーク事業を展開する豊通
- ◇中核的プロジェクトである「カラワン工業団地」の拡張に注力する伊藤忠商事
- ◇質の高い賃貸倉庫・工場の供給で日系メーカーの海外進出を後押しする三井物産
- ◇日系企業をターゲットに、インドネシアで賃貸倉庫・開発事業に参入する三井物産
- 住友商事工業団地

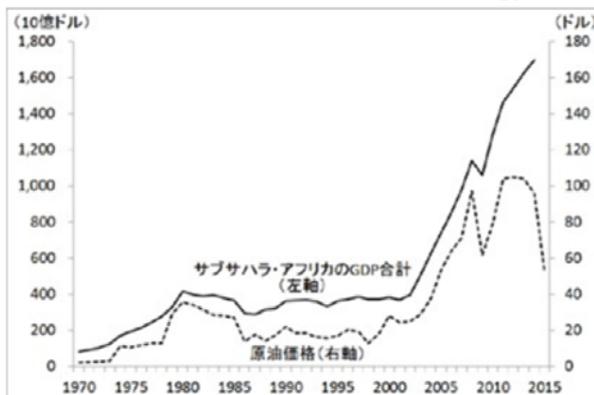
## アセアンにおける日本が協力予定の事業(国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2019)

<p><b>ミャンマー</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ヤンゴン～マンダレー鉄道整備事業</li> <li>□ヤンゴン都市鉄道整備事業</li> <li>□東西経済回廊整備事業</li> <li>□ヤンゴン内環状道路整備事業</li> <li>□ティラワ港拡張・運営事業(フェーズ2)</li> <li>□マンダレー港整備事業</li> <li>□ハンタワディー新国際空港整備・運営事業</li> <li>□地方空港の民営化事業</li> <li>□チャイカサン競馬場跡地都市開発事業</li> </ul>	<p><b>ベトナム</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□南北高速鉄道整備事業</li> <li>□ハノイ市都市鉄道1号線及び2号線整備事業</li> <li>□ホーチミン市都市鉄道3A号線整備事業</li> <li>□南北高速道路事業</li> <li>□ハノイ市エンサ下水道整備事業</li> <li>□ビンズン省公共インフラ改善事業</li> <li>□ロンタイン新空港建設・運営事業</li> <li>□巡視船建造・供与</li> </ul>	<p><b>インドネシア</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ジャカルタ都市高速鉄道(MRT)南北線北部延伸及び東西線事業</li> <li>□ジャワ北幹線鉄道高速化事業</li> <li>□ジャカルタ首都圏鉄道輸送能力増強事業</li> <li>□バリ海岸保全事業(フェーズ2)</li> <li>□パティンバン港開発・運営事業</li> <li>□パヤクンブ・バンカラン有料道路トンネル建設事業</li> <li>□マカッサル高速道路事業</li> <li>□ジャカルタ下水道整備事業</li> </ul>
<p><b>カンボジア</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□シハヌークビル港新コンテナターミナル整備事業</li> <li>□港湾EDI整備計画</li> <li>□プノンペン都市鉄道整備事業</li> </ul>	<p><b>フィリピン</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□南北通勤鉄道事業</li> <li>□南北通勤鉄道延伸事業</li> <li>□マニラ首都圏地下鉄事業</li> <li>□ミンダナオ島ダバオ市バイパス建設事業(南・中央区)</li> <li>□メトロマニラ立体交差建設事業(フェーズ6)</li> <li>□マニラ首都圏主要橋梁耐震補強事業</li> <li>□新マクタン橋建設事業</li> <li>□パッシグ・マリキナ河川改修事業(フェーズ4)</li> </ul>	<p><b>タイ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□バンコク～チェンマイ間高速鉄道整備事業</li> <li>□3空港接続高速整備事業</li> <li>□貨物鉄道サービス改善事業</li> <li>□バンコク都市鉄道オレンジライン整備事業</li> <li>□バンコク都市鉄道パープルライン延伸事業</li> <li>□バンコク都市鉄道レッドライン延伸事業</li> <li>□高速道路PPP事業</li> <li>□ハンスー駅周辺都市開発事業</li> <li>□ウタパオ空港拡張運営事業</li> </ul>
<p><b>マレーシア・シンガポール</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□マレーシア～シンガポール間高速鉄道計画</li> </ul>		

タイ国派遣日本人専門家の現状報告：バンコクでは長い間、手が付けられなかった都市内鉄道(地下鉄)、都市間鉄道、高速鉄道、高速道路の各整備事業が近年になって同時並行的に動いている。中国は中国と接続する高速鉄道に一路の一端として着手している。交通体系としての整合性、資金の調達性などが課題。日本のような全国総合開発計画はできておらず、国家としての全体整合が不明。鉄道は車両編成が2～3両、路線が増え駅数が増えれば輸送能力上バンプする。(出典：2019、11運輸総合研究所フォーラム)

### 5.1.5 他地域への波及 (重要事象の生起) 2) アフリカ開発の進展

サブサハラ・アフリカの地域GDPと石油価格



(出所) 国連統計、UNCTAD統計から筆者作成。

サブサハラ 48 カ国総生産を示す。アフリカ経済は1981年から2002年にいたるまでの20年間ほとんど成長していなかった。その間人口は4億から7億に増えた。

2002年から外国投資が加速的に入ってきて油田探掘や鉱山開発が進み、新興産油国を起爆点にして高成長が続いている。

総生産額は、原油はじめ資源価格の動向に強く影響されてきた。しかし近年は状況が変わってきた。世銀・IMFは「近年のアフリカの経済成長を支えているのは資源輸出よりも旺盛な個人消費であり、したがって資源価格が低迷しても内需主導で成長を持続できる」と説明している。

自動車、二輪車、コンピューター、エアコン等の輸入が急増したが、こういった製品の多くが中国からもたらされ、アフリカの消費爆発を支えた。

アフリカの研究者らが参画する調査プロジェクト「アフロバロメーター」によると、アフリカの人々の63%は中国の持つ影響に対して「やや好意的」もしくは「非常に好意的」な見方を示した。一方、「やや否定的」もしくは「非常に否定的」な見方を示した回答は15%にとどまっている。

# アフリカ開発の進展

サハラ砂漠以南のサブサハラの2018年の経済成長率は3%と世界平均に届いていない。高成長国は東アフリカのルワンダ、エチオピア、ウガンダ、西アフリカのコートジボワール、セネガルなどで、成長率は6～8%に達する。（出典：日経190828）

## 中国によるアフリカ開発(鉄道事業の例)

(出典：The China Africa

Research Initiative (CARI) at the Johns Hopkins University School of Advanced International Studies (SAIS) ) [https://en.wikipedia.org/wiki/China\\_Africa\\_Research\\_Initiative](https://en.wikipedia.org/wiki/China_Africa_Research_Initiative)

2000-2011年の間に、中国は750億ドルを使って、ビルからダムまでの1700の事業に支援した。大きなものを見てみると、今まで5つの鉄道事業が実現している。アフリカ諸国は、2004-2014の十年間に中国（中国輸出入銀行）から鉄道プロジェクト用として100億ドルを借りている。港と内陸を結ぶ鉄道が多い。40億ドルかけて750kmの鉄道が陸封国エチオピアとジブチの紅海沿岸港を接続した。アジスアベバとジブチ港の輸送時間は従来の道路輸送3日間から鉄道12時間輸送になった。

アフリカ内陸鉄道事業における中国借款額（SAISによる）。

鉄道。	全事業費。	中国からの借款額。
アジスアベバ・ジブチ鉄道 (ジブチ負担分)。	550 百万ドル。	492 百万ドル。
アジスアベバ・ジブチ鉄道 (エチオピア負担分)。	29 億 6 千万ドル。	24 億 9 千万ドル。
モンバサ・ナイロビ鉄道 (ケニヤ負担分)。	40 億ドル。	36 億ドル。
アブジャ (イドウ) ・カドナ 鉄道 (ナイジェリア負担分)。	874 百万ドル。	500 百万ドル。
ポートスーダン・ハルツーム 鉄道 (スーダン負担分)。	15 億 3 千万ドル。	11 億ドル。

中国支援の何十億ドルの鉄道プロジェクトがアフリカで進んでいる。

中国から見ると、これらの鉄道事業は鉄鋼や建設資材の輸出マーケットである。

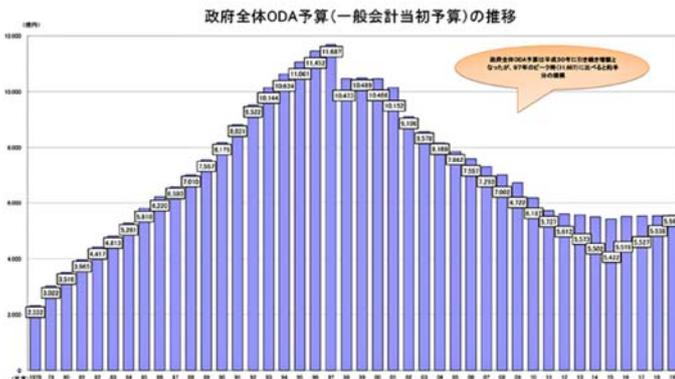
欧米も支援しているが中国ほど熱心ではない。その理由はアフリカ人がメンテナンスをしっかりとできるかについて懸念を持っているからである。過去のことから考えて、アフリカ人政府を信用しないことによる。中国はチベット鉄道を成功させており、資金と政治的意思があれば、鉄道事業には困難はない。過去の植民地国家は異なる鉄道ゲージであったが、中国の作るのはどこも標準ゲージである。どこの国とも接続可能である。しかし、中国は環境無視の事業を進め、非民主的仕組みで働き、中国人労働者を連れてくるので現地雇用が進まない、なる批判もある。

## 5.1.5 他地域への波及（重要事象の生起）

### 3) 日本の経済協力の復活（出典：外務省

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/yosan.html>)

一般会計ODA当初予算の推移（政府全体）



外務省予算



## 5.2 日本の対抗策

1) 日本の経済協力の復活、中国の拠点化に対抗、日本の拠点化を狙う。

\* 予算の増額化

\* 積極的に日本企業の海外進出を支援するため法制度を改正

タイド資金協力の再導入 (STEP)、

インフラ施設の運営を日本企業が行う。(JOIN創設)

日本の拠点を設ける。従来日本の経済協力では為されていなかった経協対象施設の運営分野まで行えるようにした。(経協における川上、川中、川下のうち川下の充実を図る)

\* 例：新ウランバートル空港への日本の援助、困難を何度も乗り越える。カンボジアシアヌークビル港、ミャンマー・ティラワ港ターミナル

\* 人口減少が続く日本の今後の経済成長の源は、海外途上国の経済成長との連携の中にある、とした。→アセアンが日本中国からの投資によりますます経済成長する。

\* 目標の設定：海外インフラシステムの受注額2020年で30兆円（3000億ドル）（2010年実績は約10兆円）

2) 自由で開かれたインド太平洋

\* 南シナ海問題で反中国の国との連携強化、ベトナム、インドネシア、豪州、米国

Blue dot Network

\* インドとの連携

# 日本の対抗策



**「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けた日本の取組の「三本柱」**

2016年8月、安倍総理はケニアで開催されたTICADVIの基礎演説において、「自由で開かれたインド太平洋」の考え方を提唱。

国際社会の理念と密接な関係を築くのは、「2つの大陸」：成長著しい「アジア」と存在が揺るぎない「アフリカ」「2つの大洋」：自由で開かれた「太平洋」と「インド洋」の交わりにより生まれるダイナミズム

⇒ 自由で開かれたインド太平洋を「国際公約」として発展

**① 法の支配、航行の自由、自由貿易等の普及・定着**

- インド太平洋の平和と安定の基礎である国際秩序の基本原則を維持。

**② 経済的繁栄の追求**

3つの連結性を改善

- 「物理的連結性」：質の高いインフラ（港湾、鉄道、道路、エネルギー、ICT）
- 「人的連結性」：教育、職業訓練、友好関係
- 「制度的連結性」：EPA/EFTAを通じた調和及び共通のルール

**③ 平和と安定の確保**

- 能力構築
  - 海上法執行能力
  - 海軍近代化計画（MCA）能力の強化
  - 人材育成
- 人道支援・災害復旧支援
  - 人道支援・災害復旧計画
  - 海賊対策・テロ対策
  - 不妊症
  - 国際平和維持活動（PKO）

「太平洋からインド洋に渡る出入り貨物、古来この地域の人は、広く自由な貿易を身に付けてきた歴史を享受してきました。航行の自由、法の支配はその礎であります。この海を将来にわたって、全ての人に分け隔てなく平和と繁栄をもたらす公約を掲げたいと考えています。『自由で開かれたインド太平洋戦略』を推進します。」

東アジア・北太平洋の自由貿易協定を推進する国際機関（2019年7月）

✓ 開かれた自然的なコンセプトであり、いかなる国も排除しない。  
✓ 新たな機構を創設したり、既存の機能を乗り継ぎたり、削るものではない。

## 日本はこれまで、そしてこれからも、インド太平洋地域の平和、安定、繁栄のために取り組んでいきます

1960年-2016年

- ✓ アジア、アフリカ、大洋州向けのODA支出総額：約3200億ドル
- ✓ 約16万8千名の専門家と約5万1千名のボランティアを派遣
- ✓ 約61万人の研修員を日本に受け入れ（1954年-2016年）

→日本は、現地企業と協力して、現地雇用を創出しながら、約束（コミットメント）を着実に実行してきています。

ASEANに対する海外直接投資残高：約2000億ドル（≒約22兆円）

タイ：約6.9兆円、シンガポール：約6.6兆円  
インドネシア：約3.4兆円、フィリピン：約1.7兆円  
ベトナム：約1.7兆円、マレーシア：約1.6兆円

(参考) 2017年末時点、日本銀行計

**相手国と現地の人々の自主性を尊重し、共に成長・発展するという精神**



# インフラシステム海外展開行動計画2019 概要③

## 【3】地域・国別の取組方針

- 行動計画2019では、今後3～4年に注視すべきプロジェクトとして、83件のプロジェクトを選定。
- 昨年度の行動計画2018の83プロジェクトから18件を削除（10件は本邦企業が受注、1件は外国企業が受注、7件は入札時期の遅れ等）、65件は引き続き取組を継続、新たに18件を追加。
- アジア（東南アジア46件、南アジア9件等）が最多であり、競合国との競争が熾烈化。アフリカ、欧米等でも重要プロジェクトが動いている。



出典：国土交通省

## シハヌーク港（PAS）への日本の協力の経緯

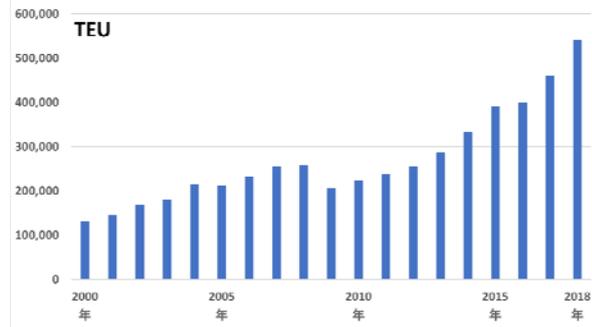
（久米秀俊、2019年11月18日JOPCA講演会資料基に筆者作成）

年		協力国
1953	カンボジアがフランスから独立	
1959	旅客ターミナル（水深9m、延長290m）供用開始	フランス
1970	一般貨物ターミナル（水深10.5m、延長350m）供用開始	フランス
1970～1990	（内戦）	
1986～1987	施設復旧への技術協力	ソ連
1993	バルクターミナルからコンテナターミナルへの改良	
1996	旅客ターミナルのリハビリ	ADB
1997～現在	PASへの技術協力（運営改善、政策アドバイス）	日本
2006	コンテナターミナル（水深11.5m、延長200m）供用開始	日本
2010	コンテナターミナル（水深11.5m、延長400m）供用開始	日本
2012	シハヌーク港SEZ（63ha）供用開始	日本
2017	PASの株式上場（公開株25%）JICA取得13.5%、上組2.0%	日本
2018	多目的ターミナル（水深13.5m、延長330m）供用開始	日本
2018	新コンテナターミナル（水深14.5m、延長350m）詳細設計開始	日本

日本の対抗策の例  
カンボジア

シハヌークビル港のコンテナ取扱量の推移（単位：TEU）

（出典：久米秀俊、2019年11月18日JOPCA講演会資料基に筆者作成）



## 日本企業の港湾管理運営への進出（カンボジア・シハヌーク港）

シハヌークビル港（PASシアヌークビル港湾公社）株式取得競争

2017年6月にPASがカンボジア証券取引所に上場し、保有株式の25%（公開株）を売り出した際、中国政府と日本政府の株式争奪戦になった。JICAは13.5%を取得した（公開株における筆頭株主）。上組が2%取得した。

2018年12月阪神国際港湾（株）はPASの株式2.5%をJICAから取得。

（設立日：2014年10月1日 株構成：国（財務大臣）10,000株（34.2%）、神戸市9,000株（30.8%）、大阪市9,000株（30.8%）、三菱住友銀行800株（2.7%）、株式会社みずほ銀行200株（0.7%）、株式会社三菱UFJ銀行200株（0.7%）

2019年5月上組がPASの株式11%をJICAから取得し、13.0%の株主となった。これでJICAの持ち株は0%となった。

2017年3月21日、第1回株主総会、JICAの推薦を受けて日本人K氏（日本港運協会、国交省OB）が立候補、非執行役員に就任、現在に至る。

## PAS株主の株式所有構成（2019年5月以降）

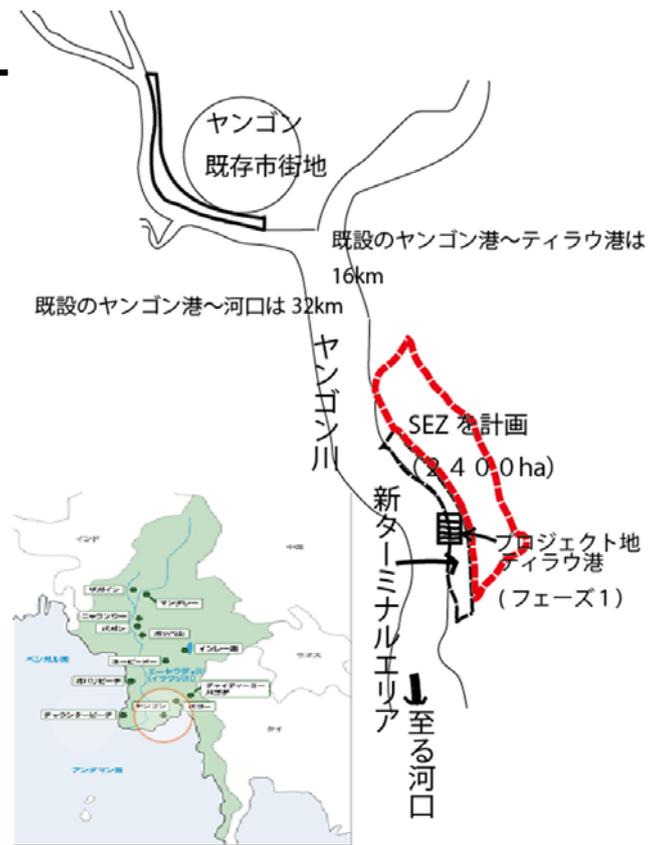
（久米秀俊、2019年11月18日JOPCA講演会資料基に筆者作成）

株主	PAS株主構成変移	
	割合（%）	
	2017年6月時点	2019年5月時点
カンボジア政府	75	75
JICA	13.5	0
上組	2	13
阪神国際港湾		2.5
職員持ち株組合	2.5	2.5
その他	7	7

## 日本の対抗策の例 ミャンマー

### ティラワ港

インフラ施設の計画から運営まで一貫した取り組み（JOINの新設と活用）（国交省：2019年11月18日 JOPCA講演会資料）



### ミャンマー・ティラワ港

インフラ施設の計画から運営まで一貫した取り組み（JOINの新設と活用）

#### 港湾ターミナルへの協力

（川上）ティラワ港の計画策定・設計：国際開発研究センター、日本工営が受注

（川中）建設部分を東洋建設、JFEエンジニアリングが受注、荷役機械を三井E&Sマシーナリーが受注

（川下）運営を上組、住友商事、豊田通商、JOINが実施

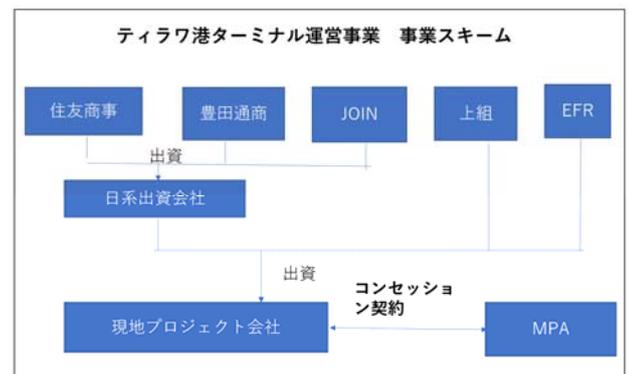
#### 資金協力

ターミナル整備費用に円借款を活用、港湾EDIシステム導入のため無償資金協力を活用、ターミナル運営会社にJOINが出資

港湾特区（SEZ）港湾に隣接して造成（面積2400ha）SEZの予約契約締結済み企業数は100社以上

#### ティラワ港の位置図

#### ティラワ港のコンセッション構成図



# 日本企業の海外展開を支援する国策会社の設立

JOIN（（株）海外交通・都市開発事業支援機構）（資本金885億円、国93%、日本企業7%）2014年10月設立、日本で「最初」のかつ「唯一」の海外インフラ投資に特化した機関。

日本企業の海外展開を支援するため、海外の交通インフラ等の開発、運営に参画する事業に、出資、融資を通じて資金支援する。

## 日本の港運業者の海外ネットワークの例

### 海外ターミナル(4港)

(上組：2019年11月18日JOPCA講演会資料)



## 5.3 中国への跳ね返り



出典：鈴木勝、NEANETフォーラム、2019、11

\* 中国アウトバウンド客の急増→世界への理解が進む（中国、日本の出国率はそれぞれ11.6%、14.1%（2018年））

\* 中国の経済繁栄は世界との交易の中にあることを中国は十分認識している

\* 富裕層の急増

\* 国有企業と民営企業の軋轢の拡大（中国人民大学向松祥日経191114）

香港選挙で民主は勝利

国内報道を避けたことで、国内における政府の信頼低下

\* 中国国内の社会経済的矛盾が拡大する可能性がある

\* 中国は様々な弱点を抱えるが、イデオロギー的に対処しない。現実的に対処する傾向がある。

\* 中国は自らが作り出した時代変化に合わせて既往統治体制を変えざるを得なくなろう。

## 中国の富裕層

（出典：岩間正春：NEANETフォーラム、2019、11）

中国（2018年1月18日のチャイナネット）

中国社会科学院（社科院）が発表した2018年社会青書によると、2017年は中国経済が安定成長し、中間所得層の割合が急速に拡大した。国家統計局総合副司長と報道官を務める毛盛勇氏は先ごろ、保守的に見積もって、**現時点で中国の中間所得層が3億人を超え、全世界の中間所得層の30%以上を占める**と話した。中間所得層の定義は、世界銀行が発表している基準を適用。世界銀行の基準によると、中間所得層とは、成人1人の所得が1日当たり10-100米ドル、年換算で3650-6500米ドルとなる。（講演者（注）1ドル=108円換算で年5000米ドルとして54万円）

## 中国の弱点

- ①米国との覇権争い、衝突、経済運営への影響
- ②政治的リスク（中国観光アウトバウンド客の動向、韓国、台湾の例）、共産党独裁、権力争い、社会の腐敗
- ③隣国との領土問題、（東シナ海、南シナ海、インド国境）
- ④香港問題、
- ⑤台湾問題
- ⑥国内治安問題
- ⑦エネルギー補給の脆弱性(日本も同様であるが米国の安保の中にある)

		中国			米国			日本					
原油・天然ガスの輸出入	原油(百万トン)	輸出	2.7	輸入	464.5	輸出	93.2	輸入	386.3	輸出	0	輸入	150.8
	天然ガスパイプライン(bcm)		0		47.9		67.6		77.3		0		0
	LNG(bcm)		0		73.5		28.9		2.1		0		113
石炭の生産・消費	生産(百万トン)	1828.8			364.5			-					
	消費(百万トン)	1906.7			317			117.5					

原油・天然ガスの輸出入および石炭の生産・消費の日米中比較(BP World Energy 2019)

## & 6 一帯一路の活力を取り込む方法

日本が経済成長を続けられる源として予想されているもの

- ①東京大阪などのBAYエリア開発
- ②中国・アセアン・アフリカの経済需要の取り込み
- ③その他

### 特に中国の経済拡大に注目

中国の魅力を知る：

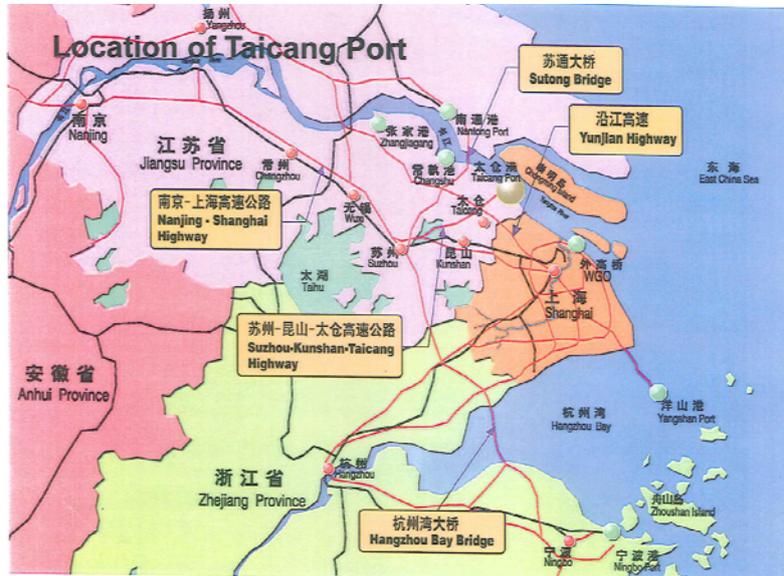
商機あり、  
莫大な中国の人口、大きなマーケット、大きな経済成長、高所得層の拡大、  
旺盛な起業家精神、  
最先端の電子技術開発  
データ量→AIなどの技術開発に有利  
莫大な中国人インバウンド観光需要

## 中国の元気な地域とつながる

：中国各地域ごとのGDP図  
：下関・蘇州間フェリー図



## 日本海地域活性化方策（早稲田大学 岩間正春氏のアイデア） 日本海地域を既存のフェリー航路で中国沿岸部に接続させる



### ① 定期便・定時のサービス！！

下関発		太倉着	
日曜日	11:00	月曜日	19:00
水曜日	17:00	金曜日	10:00
太倉発		下関着	
火曜日	01:00	水曜日	10:00
金曜日	21:00	日曜日	07:00

### ② あらゆる種類の貨物に対応！！

●RO/RO荷役により、ドライ/冷凍コンテナはもちろん、BREAK BULK貨物もお引き受けします。

多くの種類・荷役の貨物をお客様の要求に応じ輸送できます。

原則、全ての貨物を船内車両デッキにON-CHASSISで積載し、迅速且つ安全な荷役を行っています。

(但し、危険物に関しては積載制限がございます。事前に弊社までご確認ください。)

## & 7. まとめ

### 7.1 BRIの発展のための条件 BRIは世界の新しい経済成長エンジンになりえるか。

中国はインフラ建設を通じて、中国の利益を考えながら、対象国の経済成長に貢献しようとしている。**世界の多くの国が協調体制を取ろうとしており**、世界の経済成長エンジンになりうる。しかし、あくまでも中国の稼ぐ仕組みの一つであり、中国の利益第一で進む。対象国を従属国化することもありうる。対象国にとって、負担を上回る収入、利益がなければ、反中運動がおこる。中国は公害扱いされることとなる。

#### 発展するための条件

従って、中国が世界の経済成長エンジンになるために大切なことは、**対象国から、排斥されないことである。**

そのためには日本の「三方よし」（近江商人の教え）を適用したらよい。（ハルピン北東アジア観光フォーラムで著者が発表、中国語で翻訳される）

## 日本人現地関係者から見た中国海外進出の評判

### 1) カリブ海

中国は島嶼国家(ハイチなど)が台風(ハリケーンマリア)で破滅的被害を受けたとき、日本より遥かに迅速でより多額の援助(米国、日本の7倍)を実施した。中国海軍の病院船を派遣してきた。(出典:岡田光彦、2019.11 OCDIフォーラム)

2) カンボジアでは中国の工業団地からシアヌークビル港の活用にあたって連携を求めてきた。

## 北東アジア各国のBRIへの対応

**韓国**は北朝鮮の協力無しでは中国の「一帯一路」政策に陸路では繋がらない。韓国はまずは南北間で経済協力を復活しそれを軸に北東アジア地域での広域的経済協力網を広げる戦略を持っている。(李燦雨:2019年11月NEANETフォーラム)

**北朝鮮**は従来より中国への一方的従属を拒む努力をしてきた。北朝鮮国内での中国の経済回廊建設の展開は対北朝鮮経済制裁以前からも北朝鮮との意見不一致で進めなかった。北朝鮮は中国と連携しながらも独自性を重視しながら開発する立場である。(李燦雨:2019年11月NEANETフォーラム)

**ロシア**はシベリア鉄道の有効的利用、上海協力機構、ユーラシア連盟などの強化の視点から一帯一路を効果的に利用している。(吉田進:情報誌港湾2019年4月号)

**モンゴル**。一帯一路へのモンゴルの出足は素早く、国内では、ふっふつとした熱気があり、従来型の日米などの協力が色あせて見えるほどである。中国とモンゴルは2014年5月国際協力のための一帯一路フォーラムの際、10項目について合意しており、商工銀行のウランバートル支店開設等すでに実現している項目も数項目ある。ロシア・モンゴル・中国の天津・モンゴルの輸送実験も実施済みであり、ラオス・中国・モンゴル輸送三者協定締結にも動きだしている。(花田磨公:情報誌港湾2019年9月号)

## 中国による台湾外交締結国への攻勢



Source: Taiwanese Ministry of Foreign Affairs  
Note: eSwatini was formerly known as Swaziland.

2016年の蔡英文政権発足後、中国は台湾との断交を促す外交を進めている。蔡英文氏が総統選に勝利した2016年1月当時は22カ国と外交関係を結んでいた。2019年10月現在台湾との外交関係を持つ国は15カ国に減少。太平洋諸国は残り4カ国となった。ナウルとツバルは次の候補か？パラオとマーシャル諸島は米国との関係が密接、台湾との関係は維持継続か？。

2019年10月現在の台湾との外交関係のある国々(出典：

<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2019-09-20/PY46KFDWRGG001>

## &7.2 結論

中国は一帶一路政策（BRI）のもと途上国にインフラ建設援助することとしており、自国の利益と合わせ、途上国の経済成長のボトルネックの解決を目指している。

日本は従来から途上国インフラ開発の支援を行っているが、その成果は東アジアの現在の繁栄となって現れている。当然、日本も応分の利益を享受できている。

日本は近年になって新登場の中国BRIへの対抗も意識して(また、日本の新たな成長源も意識して)、増々途上国へのインフラ投資に熱心である。

途上国のインフラ整備が進むと、新しい産業が興り経済水準が上昇し、交易が活発化し、例えば当該国の消費需要などが激増する。即ち、膨大な消費需要が産まれる。ここにビジネスチャンスがある。

人口減少で経済の縮小が予想される日本にとって、オリンピックや万国博のあと、新たに経済成長を引き起こす環境をいかに作るか喫緊の課題であるが、

現在進行形の中国と日本との競争で生み出されようとしているこの新しい海外のマーケットに注目すべきである。日本や中国が官民挙げて起こそうとしている途上国の膨大な需要に対応すべきである。

ご清聴ありがとうございました。