

愛知大学国際問題研究所公開ワークショップ

# 中国の「一帯一路」構想と 日中協力の未来像

愛知大学国際中国学研究センター

李 博

2018年5月20日

# 略歴

李博（リハク）

1987年5月生まれ

2010年4月 広島大学（修士＋博士）

2015年3月 博士（経済学）学位を取得

4月 愛知大学国際中国学研究センター（研究員）

現在の所属：

2017年9月 東京海上日動火災保険株式会社北京代表処

（経済分析担当）

愛知大学国際中国学研究センター（客員研究員）

大阪経済法科大学地域総合研究所（客員研究員）

専門は地域経済学、開発経済学、中国経済論

個人ホームページ：

<http://libo198752.jimdo.com/>

or

<http://researchmap.jp/libo198752/>



# I 一帯一路の全体像

一帯一路構想の定義は**狭義**と**広義**の二種類



- **狭義**について国家発展改革委員会は、13年に習近平国家主席が提唱した中国西部-中央アジア-欧州を結ぶ「シルクロード経済帯」（一帯）と、中国沿岸部-東南アジア-南アジア-アフリカ-中東-欧州と連なる「21世紀海上シルクロード」（一路）**からなるアジア・アフリカ・欧州を跨る主として経済圏の形成を目指す構想**。（国家発展改革委員会）
- 最近では徐々に構想範囲が拡大され、南米や北極圏、日系や米国系企業との協力も関連事業として包含。広義では、「**グローバル化に適した広範囲な国際協力圏の構築を目指す構想**」。（4月10日ボアオアジアフォーラムでの習近平氏の講演）

# 一帯一路構想の目標

- 構想の目的は、提唱国である中国を中心とした新たな**経済圏の確立**と沿線国間での**外交上・国際関係上の権益確保**。
- 具体的には、
  - 6つの経済回廊（既存経済協力エリア）**
  - 5つの連携分野（「五通」）**
  - 3つの国際金融機関**
  - 6つの国内経済戦略**を実施することにより上記目標を達成

# 一帯一路構想の目標(一覧)

|                 |                       |                              |
|-----------------|-----------------------|------------------------------|
| 6つの経済回廊         | (1) 中国・モンゴル・ロシア経済回廊   | (4) 中国・インドシナ半島経済回廊           |
|                 | (2) 新ユーラシア・ランドブリッジ    | (5) 中国・パキスタン経済回廊             |
|                 | (3) 中国・中央アジア・西アジア経済回廊 | (6) 中国・ミャンマー・バングラデシュ・インド経済回廊 |
| 「五通」<br>(5つの連携) | (1) 政策溝通 (政策面での意思疎通)  | (4) 資金融通 (資金の融通)             |
|                 | (2) 設施聯通 (インフラの相互連結)  | (5) 民心相通 (国民間の相互交流)          |
|                 | (3) 貿易暢通 (貿易の円滑化)     |                              |
| 国際金融機関          | (1) シルクロード基金          |                              |
|                 | (2) AIIB              |                              |
|                 | (3) 新開發銀行 (BRICS 銀行)  |                              |
| 経済戦略            | (1) 国際競争力の向上          | (4) 外貨準備の運用先の多角化             |
|                 | (2) 中部西部地域の発展         | (5) エネルギー確保の多様化              |
|                 | (3) 人民元の国際化の加速        | (6) 過剰生産の移転先確保               |

# 6つの経済回廊



②中国・モンゴル・ロシア  
経済回廊

①新ユーラシアラン  
ドブリッジ経済回廊

③中国・中央アジア・  
西アジア経済回廊

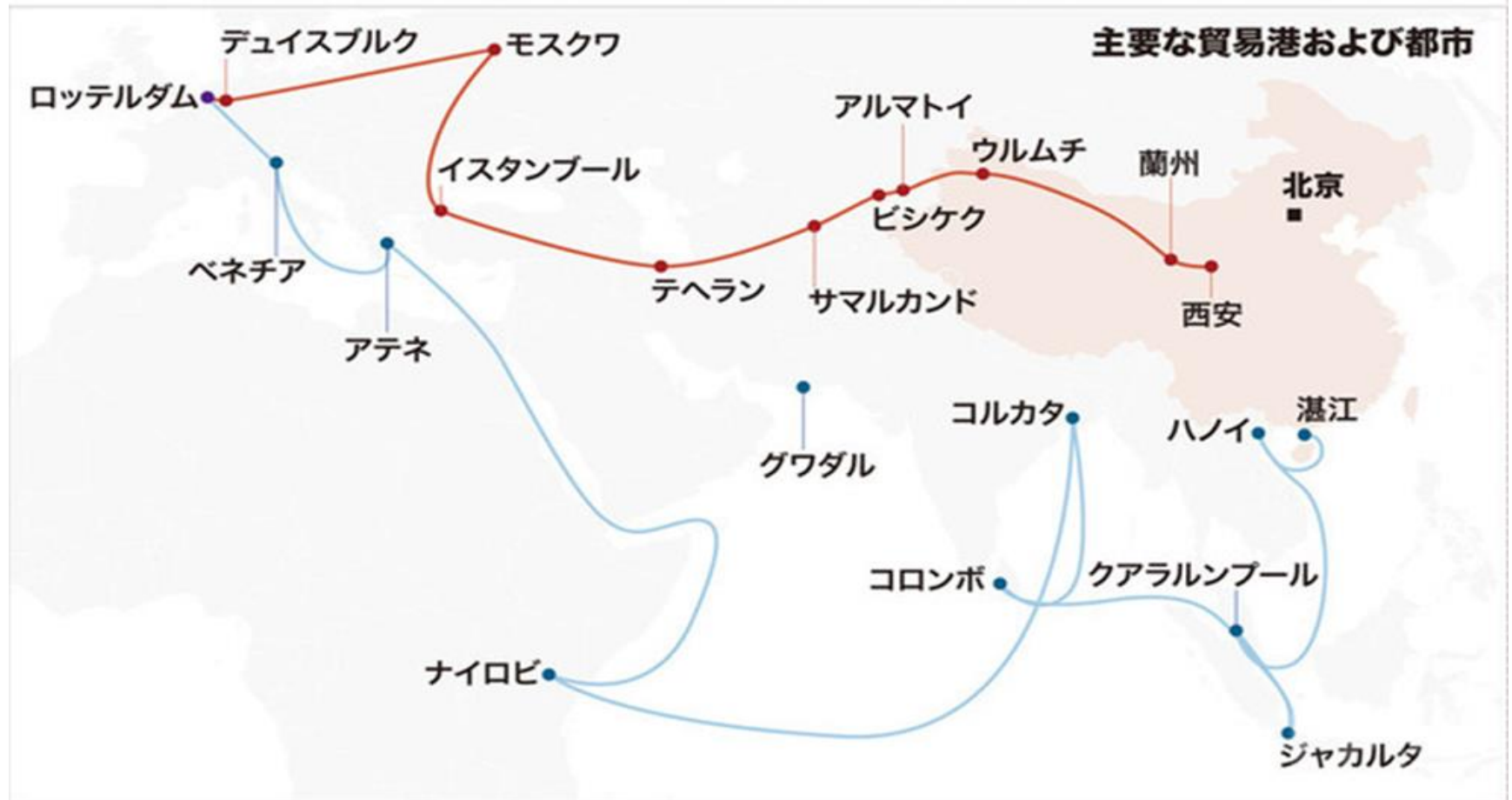
⑤中国・パキスタ  
ン経済回廊

④中国・インドシ  
ナ半島経済回廊

⑥バングラデシュ・中国・イ  
ンド・ミャンマー経済回廊

# 一帯一路構想のルートマップ

本構想(狭義)は、広域協力圏の構築を目指すもので、アジア、欧州、アフリカに跨がる。



# 一帯一路構想の背景(内的)

## ①新たな成長エンジンの獲得と地方開発の推進

- 中国経済は投資主導で成長してきたが、一部の分野で過剰供給が生じ、投資効率が低下。
  - 「西部大開発」や「中部崛起」等の地方開発戦略には、近年顕著な成果を得られておらず。
- 経済活性化の新たな手段として、供給側構造改革、経済構造高度化、地方開発などの面で起爆剤を求めている。

## ②国際関係・外交分野における影響力の拡大

- 鄧小平氏が提唱した「韬光養晦（自らの力を隠し蓄える）」外交から、積極的外交政策に転換しつつあるなか、外交上の影響力拡大を志向している。

## ③潤沢な外貨準備の有効活用

- 諸外国からの批判を躲す上でも、潤沢に積み上がった外貨準備を海外に再投資し、中国主導の新たな経済圏建設に有効活用することを目指している。



# 一帯一路構想の背景(外的)

## ①アジアにおけるインフラ需要の増大

- アジアにおけるインフラ需要は一層高まってきており、ADBは**30年まで年間1.7兆ドル（約190兆円）の投資が必要**と試算している。
- 既存の国際開発金融機関（MDBs）※注 だけでは対応しきれない。  
→新たな枠組みが求められている。

## ②周辺国際環境の安定化

- 近年、中国と**近隣諸国との関係は概ね安定**しており、一帯一路構想のような広域協力PJTを展開する好機となっている。

注：一般に、世界銀行Gr、アジア開発銀行（ADB）、米州開発銀行（IDB）Gr、アフリカ開発銀行（AFDB）Gr、欧州復興開発銀行（EBRD）の5機関に加え、新開発銀行（NDB）と同年10月発足のアジアインフラ投資銀行（AIIB）を指す

# 沿線国範囲①

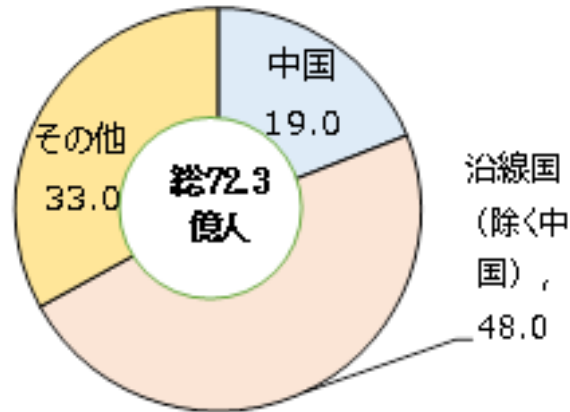
- 100以上の国と国際組織が「一帯一路」への支持と参加を表明。
- 既に100件以上の二重課税防止条約や投資協定を締結。55カ国以上とMOUを締結。

## 沿線国リスト

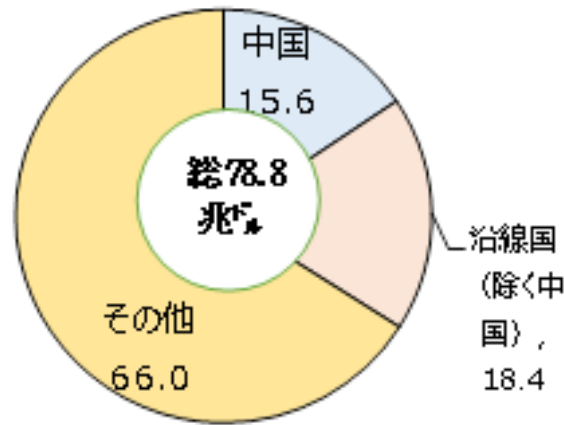
|                   |   |
|-------------------|---|
| アジア・オセアニア<br>14カ国 | モンゴル、韓国、ニュージーランド、東ティモール、ASEAN（シンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン、ブルネイ、カンボジア、ミャンマー、ラオス、ベトナム）                                     |
| 中央アジア5カ国          | カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、タジキスタン、キルギス   |
| 西アジア18カ国          | グルジア、アゼルバイジャン、アルメニア、イラン、イラク、トルコ、シリア、ヨルダン、レバノン、イスラエル、パレスチナ、サウジアラビア、イエメン、オマーン、UAE、カタール、クウェート、バーレーン                          |
| 南アジア8カ国           | インド、パキスタン、バングラデシュ、アフガニスタン、スリランカ、モルディブ、ネパール、ブータン   |
| 東ヨーロッパ20カ国        | ロシア、ウクライナ、ベラルーシ、モルドバ、ポーランド、リトアニア、エストニア、ラトビア、チェコ、スロバキア、ブルガリア、スロベニア、クロアチア、ポスニア・ヘルツェゴビナ、モンテネグロ、スロベニア、アルバニア、ルーマニア、ブルガリア、マケドニア |
| アフリカとラテンアメリカ6カ国   | 南アフリカ、モロッコ、エチオピア、マダガスカル、パナマ、エジプト  |

# 沿線国範囲②

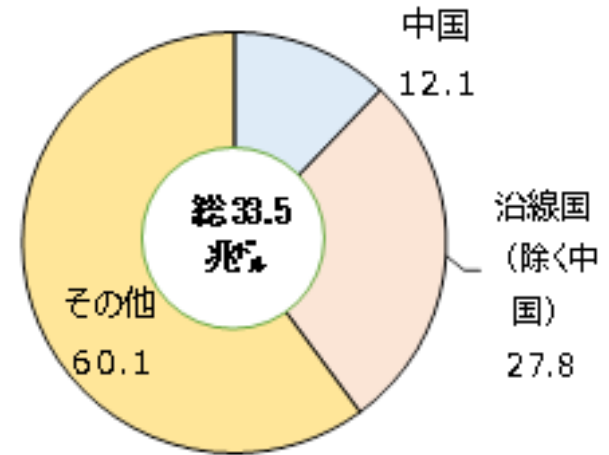
総人口に占める割合



総GDPに占める割合



総貿易量に占める割合



## 一帯一路構想に関する2国間協定 (主要)

|          |   |
|----------|---|
| 聯合公報(6)  | カンボジア、ロシア、ベトナム、カザフスタン、キルギス、ラオス  |
| 新聞公報(4)  | トンガ、モルディブ、モンゴル、カンボジア  |
| 共同声明(32) | オーストリア、フランス、パナマ、フィリピン、ラオス、ベトナム、タジキスタン、ロシア、カザフスタン、アルゼンチン、チリ、ウズベキスタン、ハンガリー、フィンランド、イスラエル、アゼルバイジャン、カタール、アフガニスタン、カンボジア、チェコ、ネパール、イラン、サウジアラビア、イラク、ヨルダン、マレーシア、モンゴル、スリランカ、セルビア、ポーランド、ウズベキスタン、ベラルーシ |

# インフラ整備①

## 海外開発区(工業ゾーン)

中国企業の海外進出増により、現地政府と企業が共同で設立する工業ゾーンや、沿線国への鉄道・道路・海路・空路の整備が進展している。

### 沿線国での主な工業ゾーン

| 名称               | 所在国    | 面積<br>(km <sup>2</sup> ) | 開園日      | 主な受け入れ業種                             | 現地新規雇用者数<br>(万人) | 投資額<br>(億ドル) |
|------------------|--------|--------------------------|----------|--------------------------------------|------------------|--------------|
| シアヌークビル港経済特区     | カンボジア  | 11.3                     | -        | 紡績、服装、カバン、小型機械、家具、大型機械設備、建材          | 8-10             | -            |
| タイ・中ラヨン工業団地      | タイ     | 12                       | -        | 自動車部品、機械製造、家電                        | 12               | -            |
| ロンジャン工業団地        | ベトナム   | 5.4                      | 2007年11月 | 電子・冷却設備、木材関連産業、農産品加工・薬品、製紙           | 1.4              | 8            |
| ハイアール・ルバー経済区     | パキスタン  | 2.33                     | 2006年11月 | 家電、自動車、紡績、建材、化学工業                    | -                | 1.29         |
| マレーシア・中国 関丹産業パーク | マレーシア  | 8.18                     | 2013年2月  | 鉄鋼、金属加工、陶磁、ソーラーパネル、石油化工、建材、船舶、電子情報産業 | -                | 33.6         |
| 中国・ベラルーシ工業パーク    | ベラルーシ  | 91.5                     | 2020年    | 機械電子、精密加工、生物医学、家電                    | 15.5             | 56           |
| 中国・インドネシア経済貿易合作区 | インドネシア | 5                        | 2013年    | 農産品加工、機械製造、電子部品・家電                   | 0.3              | 1.6          |

# インフラ整備②

## 中欧鉄道

中欧鉄道は**新たな貿易ルート**として注目されている。当初、重慶から始まったPJTであるが、最近では成都、アモイ、鄭州など中国側の起点都市が増加している。

中欧鉄道の3つのルート



1. 家電、電子製品、自動車部品、パソコン、洋服等。
2. 重慶－欧州のコンテナ船のリードタイムは約2か月、中欧鉄道であれば、2週間程度での輸送が可能。重慶の郊外に専用ターミナルが整備され、物流・貿易関係の企業740社余が進出。
3. 日本から中国経由で欧州までの物流サービスもある(日本通運と住商グローバル・ロジスティクスが運営)。

# インフラ整備の今後の見込み

Swiss Re Instituteによると、

- PJT数が増加し、特に海外での展開が大きく増やす見込み。
- 業種別では、エネルギーと資源関係のインフラが最もシェアが多く、30年には16年の11.5倍までに拡大。

|      | 既に開始したPJT |       |       | 30年までに予定しているPJT |        |        | 合計     |
|------|-----------|-------|-------|-----------------|--------|--------|--------|
|      | 分野        | 中国    | 海外    | 合計              | 中国     | 海外     |        |
| インフラ | 交通        | 6,190 | 950   | 7,140           | 300    | 9,420  | 9,720  |
|      | 通信        | 30    | 0     | 30              | 2,000  | 3,690  | 5,690  |
|      | 上下水道と衛生   | 20    | 20    | 30              | 2,390  | 4,340  | 6,720  |
|      | エネルギーと資源  | 770   | 960   | 1,730           | 5,850  | 11,050 | 16,900 |
|      | その他       | 880   | 500   | 1,380           | 1,710  | 4,200  | 5,920  |
| 農業   | 農林水産      | 140   | 20    | 170             | 170    | 550    | 730    |
| 観光   | 観光        | 310   | 60    | 370             | 380    | 1,190  | 1,570  |
| その他  | 生産能力削減    | 110   | 100   | 200             | 280    | 600    | 880    |
|      | 工業団地      | 400   | 140   | 540             | 610    | 1,710  | 2,320  |
|      | 商業施設      | 290   | 160   | 450             | 560    | 1,380  | 1,940  |
| 合計   |           | 9,130 | 2,920 | 12,050          | 14,260 | 38,130 | 52,390 |

出所: Swiss Re Institute

# ODI①

沿線国向けODIは、15年以降は年間140億ドル超のペースで増え続けており、累計額は700億ドル超。

## 沿線国向けODI（除く金融）の推移（フロー）

| 年    | 金額(億ドル) | 前年比(%) | 構成比(%) |
|------|---------|--------|--------|
| 2013 | 134.0   |        | 16.0   |
| 2014 | 136.6   | 1.9    | 11.1   |
| 2015 | 148.2   | 8.5    | 10.2   |
| 2016 | 145.3   | -2.0   | 8.5    |
| 2017 | 143.6   | -1.2   | 12.0   |

出所：中国一帯一路網

## 中国企業による沿線国へのODI上位5カ国（ストック）

| 順位 | 国      | 金額(億ドル) | 構成比(%) |
|----|--------|---------|--------|
| 1  | シンガポール | 334.46  | 2.5    |
| 2  | ロシア    | 129.80  | 1.0    |
| 3  | インドネシア | 95.46   | 0.7    |
| 4  | ラオス    | 55.00   | 0.4    |
| 5  | カザフスタン | 50.95   | 0.4    |

出所：中国一帯一路網

注：16年末現在



# ODI②

業種別では、インフラと製造業分野でのODIが目立つ。

## インフラPJTの主要参入企業

| 企業名  | 業種     | 海外事業の主要展開国              | 主な契約内容                            |
|------|--------|-------------------------|-----------------------------------|
| 中鋼国際 | 土木工    | インドネシア、ボリビア、イラン、ロシア     | 受注金額：448億元（全体の約70%）               |
| 北方国際 | 土木工    | ラオス、パキスタン、イラン           | 受注金額：約540億元                       |
| 中工国際 | 土木工    | ベラルーシ、スリランカ、イラン、ウズベキスタン | 受注金額：約200億元                       |
| 北新路橋 | 土木工    | パキスタン、タジキスタン、キルギス       | 受注金額：約33億元                        |
| 東南網架 | 土木工    | ベトナム、カンボジア、シンガポール、ベネズエラ | 受注金額：約30億元                        |
| 杭鍋股份 | 汎用設備製造 | ブルネイ                    | PMB石油化学PJTの電力発電工事<br>受注金額：10.9億元  |
| 達剛路機 | 専用設備製造 | インド、ベトナム、アンゴラ、アルジェリア    | スリランカの道路修繕工事<br>受注金額：12億元         |
| 杭氧股份 | 専用設備製造 | マレーシア                   | マレーシアの空気分離装置PJTのEPC契約<br>受注金額：未発表 |

出所：SMBC Business Focus

## 沿線国での製造拠点設立例

| 企業名  | 業種      | 主な設立先              |
|------|---------|--------------------|
| TCL  | 家電      | ベトナム、中東、エジプト       |
| 海信科龍 | 家電      | エジプト、南アフリカ、バングラデシュ |
| 蘇泊爾  | 家電      | ベトナム               |
| 魯泰   | 繊維・アパレル | カンボジア、ベトナム、ミャンマー   |

出所：SMBC Business Focus



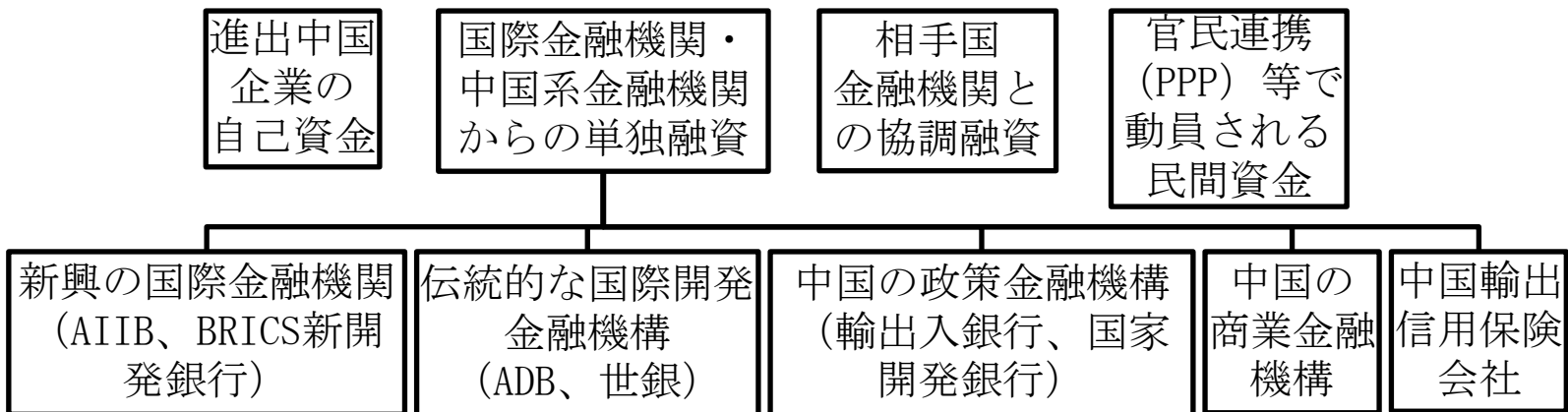
# 今後有望とされる海外進出業種

| 産業    | 業種                              | 詳細   |
|-------|---------------------------------|--|
| インフラ  | 建設業、設備製造業、建築材料製造業（鉄鋼・セメント等）     | 沿線国のうち、発展途上国が多く、インフラ建設関連のニーズが非常に高い。  |
| 交通・輸送 | 物流業、港湾・空港・道路・鉄道管理運営業            | 構想では、沿線国を結ぶ交通網の整備を目指している。  |
| エネルギー | 石油・天然ガスの採掘、関連インフラの建設と維持、鉱業（化工等） | <b>安定した石油・天然ガスの輸入ルートを確保するのは構想の重要な戦略目標。</b> 現状の主な輸入ルートは、マラッカ海峡を経由する海上輸送に頼っているが、リスク分散のため、陸路を経由する新しい輸入ルートの開拓が急務。また、中国向け石油・天然ガスパイプラインの需要も増える見込み。 |
| 貿易・観光 | 貿易業、観光業                         | 沿線国での交通の便が改善されれば、物的交流だけでなく、人的交流も盛んになると予想される。特に、歴史的文化遺産等、現地の特色が生かされる形で、観光業の発展も見込まれる。  |

# 金融（資金調達）①

融資ルートは多様だが、**AIIBとシルクロード基金**が主要な開発金融機関。**国内商業銀行**も沿線国に進出し金融サービスを提供。また、**証券取引所**にも積極的に進出。

## 一帯一路構想の主な資金調達先



出所：中国一帯一路網

## 主要開発金融機関の概要

|             |   |
|-------------|---|
| AIIB        | 法定資本金：1,000 億ドル、うち中国出資298 億ドル。                                |
| シルクロード基金    | 400 億ドル（全額中国出資。内訳：外貨準備65%、中国輸出入銀行15%、中国投資有限責任公司15%、国家開発銀行5%）。 |
| 上海協力機構開発銀行  | 100 億ドル（中国出資80 億ドル、他の加盟国20 億ドル）。                              |
| BRICS開発銀行   | 初期資本500 億ドル（各国100 億ドルずつ）。                                     |
| BRICS外貨準備基金 | 初期資本1,000 億ドル（中国410 億ドル、ロシア・ブラジル・インド各180 億ドル、南アフリカ50 億ドル）。    |

# 金融(資金調達)②

## AIIBと主要国際金融機関との主な協調融資実績

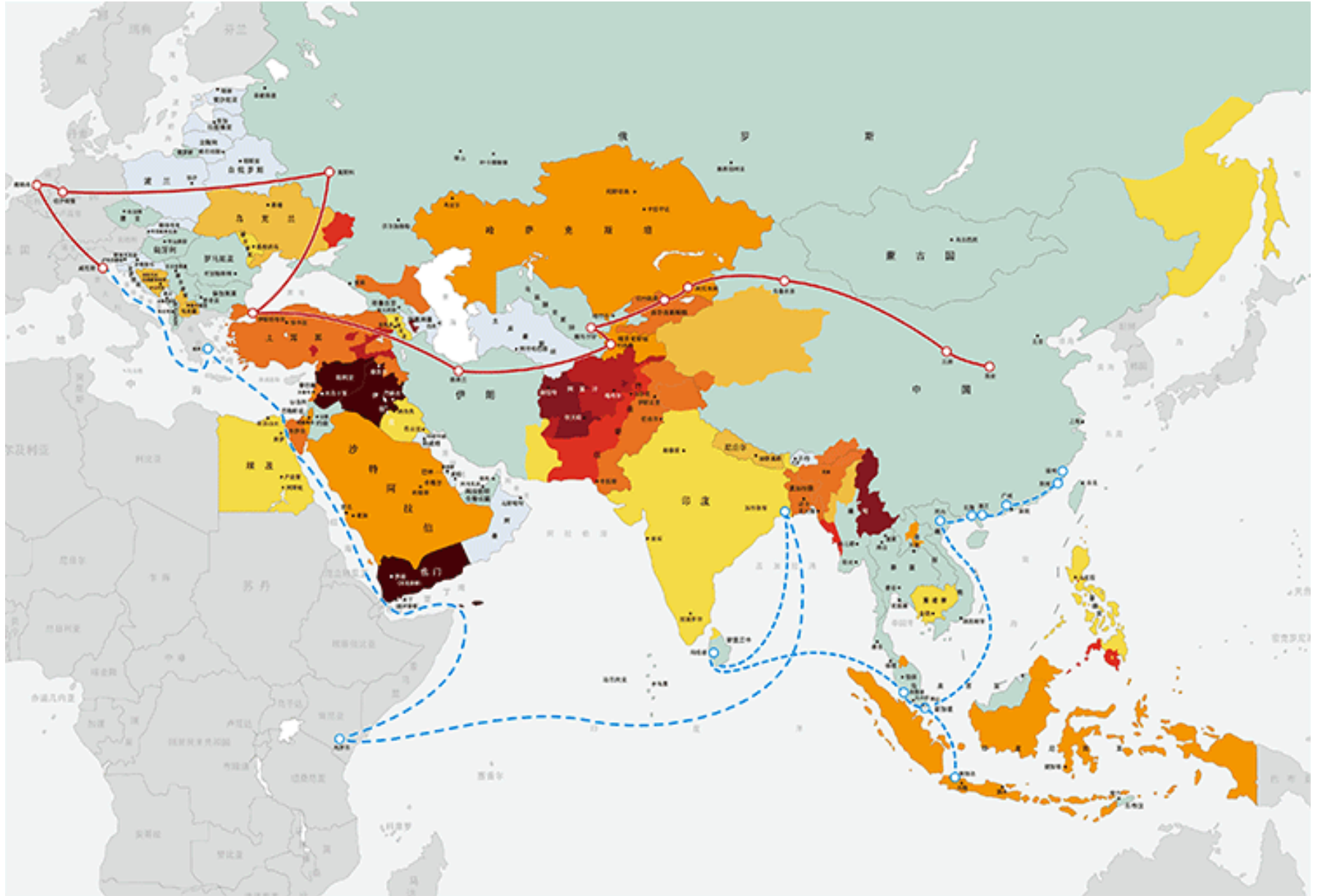
| PJT              | AIIB出資額 | その他主要国際金融機関からの出資額   |
|------------------|---------|---------------------|
| インドネシア地方インフラ基金   | 1.0億ドル  | 世銀1.0億ドル            |
| インドネシアダム改良フェーズII | 1.3億ドル  | 世銀1.3億ドル            |
| バングラデシュ天然ガス      | 0.6億ドル  | ADB1.7億ドル           |
| インド電力            | 1.6億ドル  | 世銀2.4億ドル            |
| ジョージアパイパス道路      | 1.1億ドル  | ADB1.1億ドル           |
| インドインフラ基金への拠出    | 1.5億ドル  | 6.0億ドル（予定、協調融資先は不明） |
| タジクスタン水力発電所改良    | 0.6億ドル  | 世銀2.3億ドル            |
| インド電力            | 1.0億ドル  | ADB0.5億ドル           |
| IFC新興アジアファンドへの拠出 | 1.5億ドル  | IFC（国際金融公社）1.5億ドル   |
| フィリピン洪水対策プログラム   | 2.1億ドル  | 世銀2.1億ドル            |
| 北京大気汚染改善石炭代替     | 2.5億ドル  | 世銀他5.1億ドル           |
| インドバンガロール公共交通網   | 3.4億ドル  | EIB（欧州投資銀行）5.8億ドル   |

出所:中国一帯一路網

# 懸念

1. 域内外の大国の支持を得る必要がある。中国は、米国・EU・日本との間で、「一帯一路」を巡り利益の衝突が予想される。
2. AIIB は、独占的・排他的な影響力を行使しようとする機構ではないと中国政府は強調するが、実際の運用上で客観性・独立性が担保されるかは現時点で不明。
3. 沿線国は発展途上国が多いことから、各PJTの進捗管理や、投資売掛金の回収などには、一定程度の困難が伴うことが予見される。

# 沿線国リスクマップ



出所：中国現代関係研究院『一带一路国家安全リスク地図』

# Ⅱ 日中協力の可能性

日中関係は17年以降、段階的に改善しつつある。17年5月の「**一帯一路国際協力サミットフォーラム**」には日本も**官民代表団**を派遣し、同構想へ概ね前向きな姿勢を表明。また、日中両政府は、**第三国への共同進出のための官民協議会**設置も調整中。18年5月には、**李克強首相が就任後初めて訪日**するなど、**一帯一路構想への日本の政府レベルの参加の可能性が高まりつつある。**

## 一帯一路構想に対する最近の日本の反応

|     | 対応主体       | 時期    | 最近の動き  |
|-----|------------|-------|--|
| 政府  |            | 17年7月 | 日中首脳会談において「一帯一路を含め、日中両国が地域や世界の安定と繁栄に貢献をしていくことについての議論をしていくこと」で一致。 |
|     |            | 18年5月 | 日中両政府は「第三国における中日民間経済協力に関する覚書」に署名、「一帯一路官民協議会」の設立に向けて模索。           |
| 経済界 | 経済団体       | 17年5月 | 経済同友会は、AIIBへの関わり方について、コンプライアンスとガバナンスをチェックしながら、前向きにとらえるべきと認識。     |
|     |            | 17年7月 | 経団連は、構想の具体的な内容の把握に努めながら、協力していきたいと考えているとコメント。                     |
|     | 中国日本商会     | 17年6月 | 「一帯一路連絡協議会」を設置。中国の関係部門との意見交換や、日系企業に対する情報提供を行う。                   |
|     | アジア金融協力協会  | 17年5月 | 当該協力協会の設立会合には、日本の3メガバンク(いずれも中国の現地法人)が参加した。                       |
| 学術界 | アジア連合大学院機構 | 18年4月 | 一帯一路日本研究センター設立。  |

出所:横内大祐(2017)「一帯一路と損害保険の資源性について」、『損保総研レポート』

# 一帯一路構想への参入基準

- 日本企業が「一帯一路」に関連するPJTへの参画を本格的に検討するようになる中、企業からは「どのようなPJT形態が一帯一路参加としてカウントされるのか」、「どうしたら一帯一路PJTに参画できるのか」といった声が多い。
- 実際、日本以外の沿線国は殆ど中国との二国間・多国間協定を結んでおり、それを以て構想参加（国）の証と見做されている。
- しかし、最近の専門家のコメントと関連記事を纏めると、国家間協定がなくても一帯一路関連事業に分類されたPJTもある。
- すなわち、中国から一帯一路に参加していると見做されるケースは、

- ①中国を含む二国間・多国間での協定調印
- ②中国企業が参入した共同事業への参加
- ③外資先行事業に中国企業の参加を受け入れる
- ④中国企業と共同で第三国への進出

の何れかを満たす場合と言える。



# 「民間経済協力ガイドライン」

- 17年11月、安倍首相が習近平国家主席と会談し、「第三国でも日中のビジネスを展開していくことが、両国のみならず沿線国の発展にも有益」との認識で一致。
- 17年12月、日本政府は日系企業の一帯一路PJTへの参加を後押しする目的で、**一帯一路構想に関する「民間経済協力のガイドライン」**を策定。
- また、**政府系金融機関による融資等の支援**をすると発表。
- 18年5月の李克強首相の公式訪日の際にも、一帯一路に対する日本の協力を歓迎することについて言及。
- ガイドラインでは、具体的な協力分野として、「省エネ・環境協力の推進」「産業高度化」「アジア・欧州横断での物流利活用」の3つを挙げ、個別事業では太陽光発電、風力発電、高効率ガス・石炭火力発電の開発・運営等を挙げた。



# 日中企業間協業のパターン

中国企業は建設工事や設備製造におけるコスト競争力で圧倒的な優位性を持っているが、エンジニアリングノウハウやPJT管理能力、ソリューション提案力といった点では日本企業に一日の長がある。そのため**日系企業には、中国企業の弱みを補完できる分野で協力**することが求められることとなる。

## 日系企業と中国企業の強みと弱み

|    | 中国企業  | 日系企業  |
|----|---|---|
| 強み | <ul style="list-style-type: none"><li>・製造／建設のコスト競争力</li><li>・意思決定速度</li><li>・潤沢な資金</li><li>・リスクテイクにおける政府の強力なコミットメント</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・技術力と品質</li><li>・PJT管理能力</li><li>・ソリューション提案力</li><li>・豊富な海外ビジネス経験</li><li>・海外における産業集積</li></ul> |
| 弱み | <ul style="list-style-type: none"><li>・リスク予見能力／FS能力</li><li>・PJT管理能力</li><li>・海外ビジネスの経験</li><li>・国際的な信用力</li></ul>            | <ul style="list-style-type: none"><li>・割高なコスト</li><li>・意思決定速度</li><li>・リスクテイク能力</li></ul>   |

# 企業レベルでの協力の事例

パターン①：日系企業の単独受注に中国企業を参入させる

三井物産は15年3月、サウジアラビア発電事業大手のACWAパワー社等とオマーンで火力発電事業を受注した際に、中国の山東電力建設第三工程公司（SEPCOⅢ）をEPC（設計・調達・建設）事業者を選定している。日系企業がPJTの最適化と合理性の観点から有力な中国企業をパートナーとして選定したものといえ、今後も日中協業の主なパターンと考えられる。

パターン②：中国企業をパートナーとして共同受注

丸紅は17年5月、中国ソーラーパネルメーカー大手の晶科能源と、UAEの太陽光発電事業を受注しており、同事業の特別目的会社にそれぞれ20%を出資。中国メーカーのコストパフォーマンスと日系企業の競争力といったそれぞれの優位性をうまく活用した例といえる。

# 損保会社のビジネスとの関係

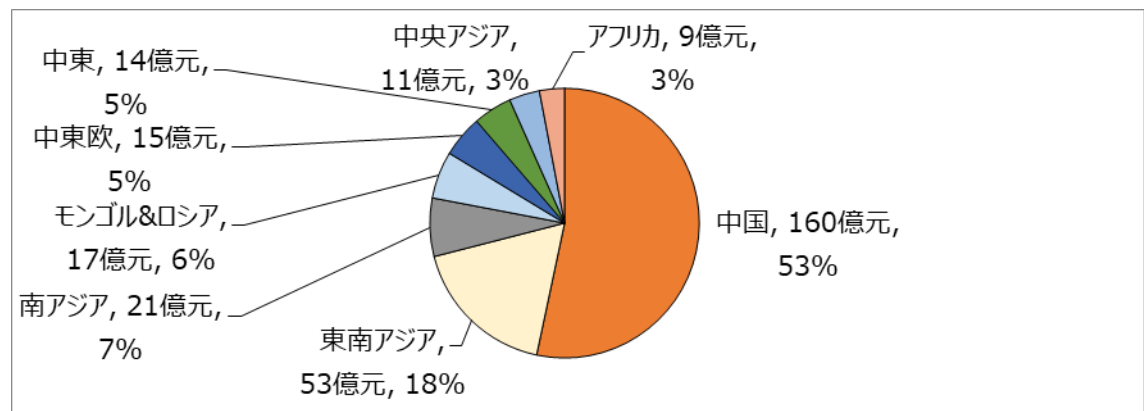
- 一帯一路構想関連の損害保険には、**工事保険や海上保険、請負賠償責任保険**等が考えられる。また、各種PJT完了後には、**火災保険や施設賠償責任保険**等の需要も見込まれる。
- Swiss Re Instituteによると、16-30年までの期間で、一帯一路関連のPJT保険料規模は、**160億ドル**に達するとしている。

## 構想による中国保険会社の市場予測規模

|                 | 既に企画したPJTにおける予想保険料規模 (億ドル) | 16年8月-30年の予定PJTにおける予想保険料規模 (億ドル) | 15年-30年の予定貿易から生じる予想保険料規模 (億ドル) | 15年-30年の構想全体から生じる予想保険料規模 (億ドル) |
|-----------------|----------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| <b>工事関連保険</b>   |                            |                                  |                                |                                |
| 工事保険            | 22                         | 82                               | -                              | 104                            |
| 損害保険            | 25                         | 51                               | -                              | 76                             |
| 海上保険            | 7                          | 25                               | -                              | 32                             |
| 賠償責任保険          | 1                          | 2                                | -                              | 3                              |
| <b>工事関連保険合計</b> | <b>55</b>                  | <b>160</b>                       | -                              | <b>215</b>                     |
| <b>貿易関連保険</b>   |                            |                                  |                                |                                |
| 海上保険            | -                          | -                                | 9                              | 9                              |
| 貿易信用保険          | -                          | -                                | 6                              | 6                              |
| <b>貿易関連保険合計</b> | -                          | -                                | 15                             | 15                             |
| <b>合計</b>       | <b>55</b>                  | <b>160</b>                       | <b>15</b>                      | <b>230</b>                     |

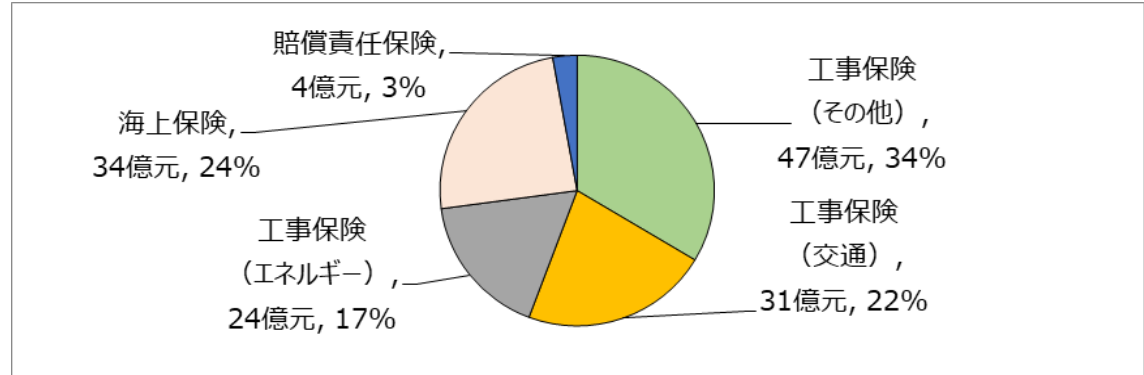
- 潜在市場について、中国以外では東南アジアと南アジアが有望。** PJT工事中の保険料規模のうち、東南アジア（53億ドル、18%）と南アジア（21億ドル、7%）が中国本土（160億ドル、53%）に次いで、2位と3位となる見込み。

沿線国での地域別PJT保険料規模（30年までの予測）



- 潜在需要規模の大きい保険種目は工事保険・火災保険・海上保険・賠償責任保険。** 15-30年の期間で、上述の4種目の保険料予測規模は230億ドル以上、特に工事保険（30年に104億ドル）・火災保険（76億ドル）・海上保険（41億ドル）の市場規模が大きく拡大する見込み。

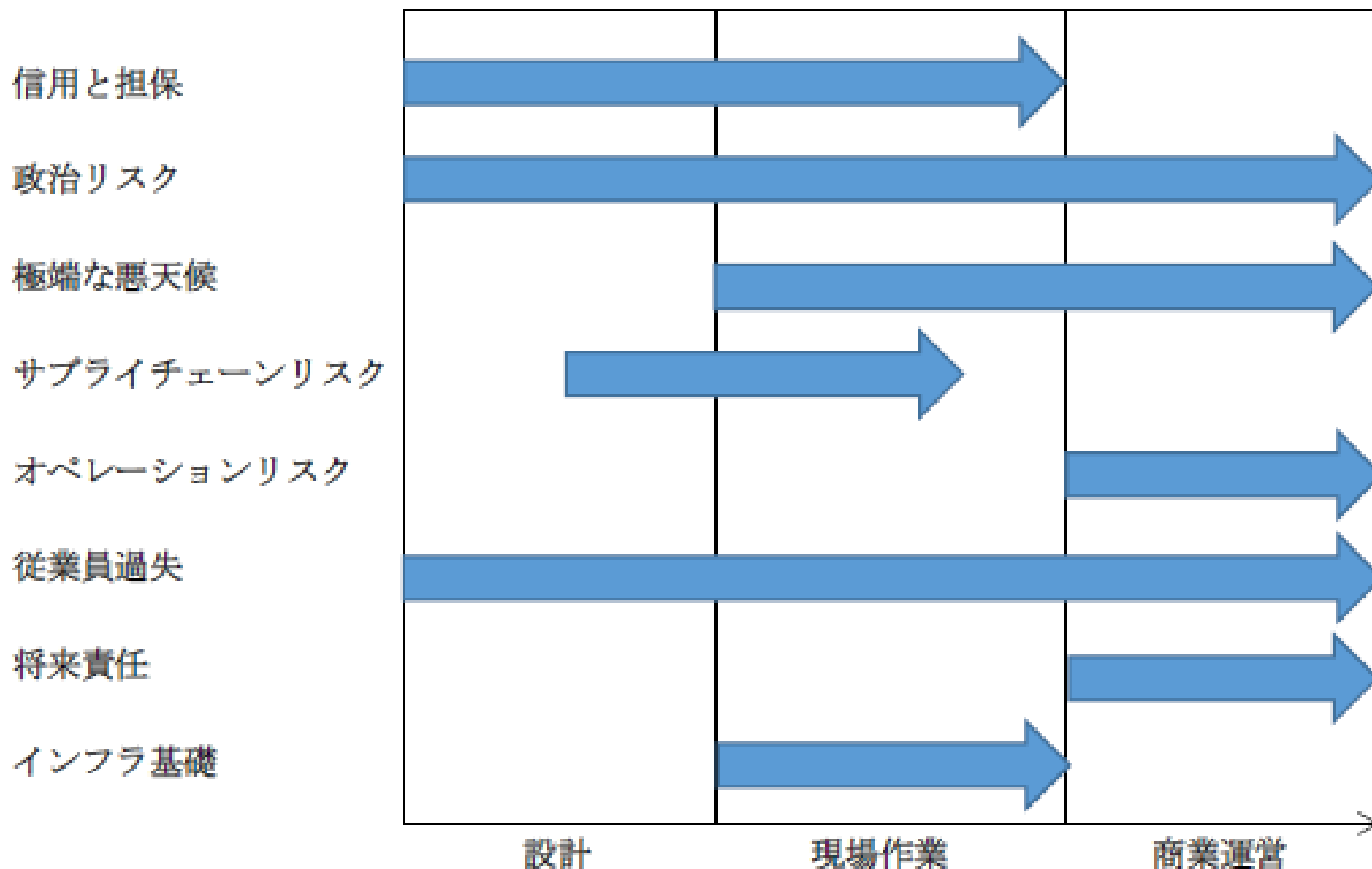
沿線国での種類別PJT保険料規模（30年までの予測）



# 日系損保会社の具体的な「一帯一路」構想への参入策

- 一帯一路構想に日系損保会社がコミットしていくのであれば、**中国の国有大手企業との連携を強化し、共同で第三国への進出を図ることが重要。**一帯一路PJT経験が相対的に豊富であり、国有企業として現地での信用力も高い。
- 多くの中国企業は、海外進出に当り特定分野での保険しか付保していないとされている。リスクの適切な喚起とアドバイスをを行いながら、ニーズに合致する**オールリスクポリシー（一体化保険商品）の提供が、差別化の上でも重要。**
- **現地保険会社（含むブローカー）との協働が重要。**協働により、現地のニーズや情報収集だけでなく、**現地保険会社の知名度や政府との交流ルート**を確保することも可能となる。

# オールリスクポリシーのイメージ



# 中国の「一帯一路」構想と 日中協力の未来像

ご清聴ありがとうございました！

本 > ビジネス・経済 > 経済学・経済事情



中国における産業構造変化と地域経済成長 供給・需要の両サイドからの検証 単行本（ソフトカバー） - 2018/3/31

李博 (著)

[カスタマーレビューを書きませんか？](#)

▶ [その他 \( \) の形式およびエディションを表示する](#)

単行本（ソフトカバー）

¥ 1,944

¥ 1,944 より 2 新品