

【特集：中国経済の対外開放の新局面／改革・開放40周年】

# 新対外開放戦略としての一帯一路

大西 康雄

【キーワード】 一帯一路構想、経済外交、日中協力

【JEL 分類番号】 F. O

## はじめに

一帯一路構想は「現代のシルクロード建設」という「夢」として提起されたが、その背景には政策的「意図」がある。筆者は、同構想は、世界第2位の経済力を備えるに至った中国が、文字通りの先進国として、グローバルガバナンスに関与しようとする意図を示すものだと見ている。本稿は、学会で行った報告の要約である。主として同構想の対外経済政策としての側面を中心に分析するが、それが世界経済に与える影響についても検討する。

もともと習近平政権は、胡錦濤政権時代（2002～12年）に停滞していた改革を対外開放分野からリードして再始動するスタンスを示していた。事実、2013年秋に改革の全面的再始動を宣言した「18期3中全会報告」<sup>1</sup>と並んで、自由貿易試験区と一帯一路構想という2つの対外開放施策が打ち出されたことがそれを象徴している。

このうち前者では、対外開放が遅れていたサービス分野を中心に外資への規制を緩和しその導入を加速すること、国際的なFTA（自由貿易協定）の新潮流に対応すること、が意図されている。後者では、沿海地域と中部・内陸地域の経済格差を縮小することと併せて、本格化

しつつある中国企業の対外開放に方向性を与え、中国主導の経済圏形成につなげることが意図されている。両者があいまって対外開放の新ステージを切り開き、いわゆる「中所得国の罫」<sup>2</sup>を克服することが期待されている。

本稿では、まず第1節で、新たな対外政策が必要となった背景を分析し、第2節で、一帯一路構想（以下、単に構想と記す場合は、一帯一路構想を指す）が中国の従来の経済外交の延長線上で実施されていることを確認する。続いて第3節では、構想の現状と課題を整理し、第4節で、構想が世界と日本に対して有している示唆を確認したうえで、日中経済協力の新しい可能性について検討する。

## 1. 新たな対外政策の必要性

筆者のみるところ、構想の政策的意図は、対外経済ポジションの変化に対応すると同時に、長年の懸案である内陸部経済の振興を図ることにあつた。対外経済分野における主な変化は、対外貿易の多角化や中国自身の対外投資の急増である。前者について国・地域別のシェア（2017年）をみると、EUが15%、アメリカが14.2%、ASEANが12.5%と多角化している。後者については、すでに中国の海外直接投資は2017年のフローベースで世界第3位、累積

1 「中共中央关于全面深化改革若干重要问题的决定」（中共中央文献研究室編2014）。中国共産党第18期中央委員会第3回全体会議で採択。

2 World Bank, 2007 “An East Asian Renaissance: Ideas for Economic Growth,” Washington, D.C., World Bank.

ベースで第2位と主要な出し手国となっており、投資先もアジアを中心にラテンアメリカ、EU、北米にまで及んでいる。こうした変化に対応して、従来から、多国間でかつ投資分野をも包含するFTA（自由貿易協定）が推進されてきたが、構想ではこれをさらに推し進めることが目指されるであろう。

ただし、これらFTAの効果は内陸地域には及ばない。そこで、内陸地域経済振興策を含む一帯一路構想が登場したと考えられる。内陸地域の多くは、構想の関係国（中国語「沿線国」）との対外貿易依存度が50%を超えていることから、関係国との貿易投資関係を振興することでその経済全体を底上げする効果が期待できるからである。

こう考えると、構想は、対外開放の新段階「対外開放政策2.0」であると同時に、新たな内陸部振興策「西部大開発2.0」である。さらに言えば、これらの政策意図をリンクして考えると、中国経済全体の構造改革、すなわち「中進国の罫」の克服を目指す施策ととらえることができよう。

事実、中国政府は構想と自由貿易試験区（現在11カ所）の統合運用を進めている。2016年9月から構想の中国＝欧州直通貨物列車ルートの「チャイナランドブリッジ」起点都市のうち5つ（鄭州、西安、武漢、重慶、成都）と大連、舟山に自由貿易試験区が設立されており、内外企業は試験区の規制緩和措置を享受しつつ、同時に構想のもたらすメリットを享受できるようになっている。

## 2. 一帯一路構想と経済外交

一帯一路構想が提起された当初、その最大のメリットは途上国のインフラ建設への資金供給の拡大であると喧伝されたことは記憶に新しい。確かに、報じられているようなインフラ建設や、中国企業の海外直接投資に伴って提供される資金規模は大きいが、一方でそのかなりの部分は中国にとっては経済援助と位置付けられるものである。

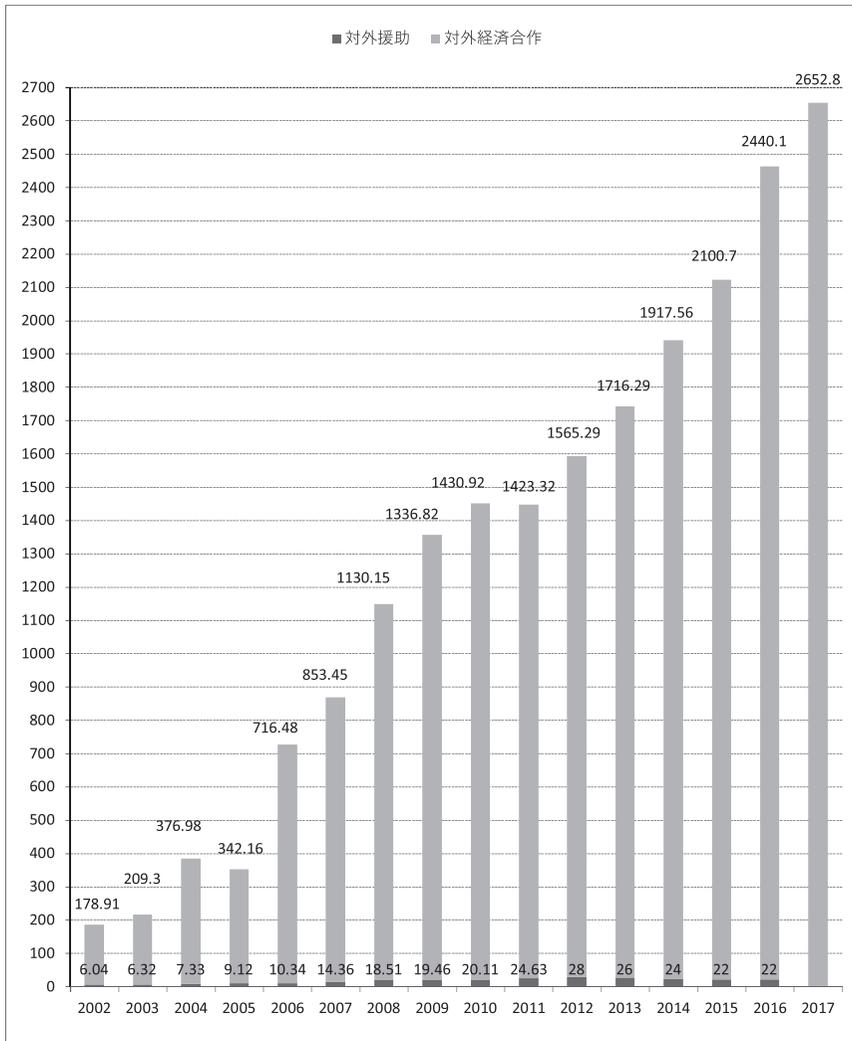
ここから、構想を巡る議論のすれ違いが生じていると筆者は考える。中国にしてみれば、従来から展開してきた経済協力の枠組みを保持しつつ構想を推進しているのだが、海外からは、中国が構想をテコに新たに外交的意図を達成しようとしているように見える。

ここでは、まず第1に、中国の経済協力はOECD諸国のODA基準とは異なる部分が多いことを確認する必要がある。中国政府が国家財政から支出する援助資金カテゴリー（ODAに相当）は小さく、「対外経済合作」（プロジェクトの建設請負、労務提供、設計コンサルティングを主内容とする）カテゴリーが大部分を占める。両者を（図表1）に示した。対外経済合作部分は、ODAに比すると返済条件は厳しいが、一般のビジネス案件とは異なり、中国政府が提供する優遇借款などを利用して実施される。ODAと市場取引の領域双方にまたがる内容を有している。そして、中国自身はこれを「南南合作」（発展途上国間協力）の方式と位置付けてきており、また、受け手国から見ても経済協力の一形態なのである。

第2に、AIIB（アジアインフラ投資銀行）など、新規の融資ルートについては慎重な観察が必要である。当初、同銀行は、WB（世界銀行）、ADB（アジア開発銀行）等従来の国際金融機関と対抗し、中国外交を側面から支える動きをとるのではないかと、との懸念が示されていた。しかし、実際の融資案件を見ると、そうした懸念は当たらなかったようだ。これまでにAIIBが実施した35案件のうち独自融資は14件にとどまり、残りは世界銀行やアジア開発銀行など既存国際金融機関との協調融資となっている。

第3に、上記したように政府が関わる領域以外では、通常の商行為が展開されていることも見ておく必要がある。筆者の現地調査や日本貿易振興機構海外事務所による構想関連プロジェクトの実態調査（2017年秋に実施）でのヒヤリングで、中国の民間企業からは、「海外進出に対して政府が支援を提供してくれることはな

図表1 対外援助（ODA）と対外経済合作の推移（2002～17年：億ドル）



(出所)『中国統計年鑑』各年版ほかより筆者作成

(注) 2017年の対外援助はデータなし

い」との声が多く聞かれた。多数の民間企業は純粋にビジネスベースで活動を進めているのである。

### 3. 一帯一路構想の現状と今後

2017年5月に北京で開催された「一帯一路国際協力サミットフォーラム」には、130カ国以上が参加し、うち29カ国は首脳を送り込んだ。習国家主席は、従来から示されてきた構想の基本的枠組み<sup>3</sup>を再確認したが、フォーラム期間

中に締結された各種協定の調印リストをみると、全般的な協力覚書（12カ国）や経済貿易協力取り決め（30カ国）が主体を占める。その他は個別プロジェクトに関する取り決めである。同フォーラムを機に構想は「建設段階」に入ったというのが、中国国内の共通認識であるが、事実、上記したフォーラムの成果はその具体的方

3 中華人民共和国国家發改委、外交部、商務部 2015

向性を示しており、この認識には一定の根拠があるといえる。

筆者の見るところ、構想の経済的効果には四つのフェーズがある。すなわち、(1) 大規模インフラ建設と物流改善、(2) FTA ネットワークの拡大、(3) 中国の海外直接投資の拡大・本格化、(4) 中国標準の浸透、である。これらによってアジアの経済統合は当然、大きな影響を受ける。以下で見ていこう。

### (1) 大規模インフラ建設と物流改善

構想といえば大規模インフラの建設がまず想起される。中国側の構想に関する公式サイト(一帯一路ネット<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>)に列挙されている多数のプロジェクトを便宜的に分類して図表2に示した。特に金額の大きいエネルギー・交通・通信インフラの建設は、欧米の影響力が比較的小さな中央アジア、南アジア、アフリカ等の諸国が多く、中国の国家安全保障への配慮が見て取れるが、これはアジアの経済統合の波がこれら地域にまで及ぶということでもある。

中でも最大規模を有するのが、中国パキスタン経済回廊(China-Pakistan Economic Corridor: CPEC)である。パキスタンは中国にとって南アジアで最重要な同盟国であり、支援も際立っている。その内容は、発電所21、高速道路

5本、都市内鉄道4本、都市間鉄道3本、など基本的産業インフラに戦略的意味の強いグワダル港と関連施設・経済特区などを加え、全体で64プロジェクト、620億ドル(コミットメントベース、2017年末)という広範な内容である。中国にとって初めての「マスタープラン方式」による援助であり、今後の海外援助のモデルとなりうる点でも注目される。

物流改善プロジェクトの代表例としては、中国・欧州直通貨物列車がある。実は同プロジェクトは、鉄道の新規建設を伴わない。発着回数の増加や輸送時間の短縮によって輸送コストが低減している点が最大のメリットである。しかし、発展は急速で、2017年には、中国全土=欧州間で2800列車が運行され、25万TEU(標準コンテナ)を輸送した。輸送に要する時間は開始当初の16~20日から13日程度へと短縮、輸送コストは1TEU当たり9000米ドルから6000米ドル前後に低下している(筆者の2016年7月のヒヤリング、日本通運現地調査による。ただし、一部現地政府の補助を含む)。これは海運の場合の2倍程度だが、空運の3分の1である。加えて、海運がほぼ40日、空運が2日程度の輸送日数を要するので、時間と費用の見合いで競合可能な水準になっていると考えられる。なお、中国政府は2020年に5000列車の運行という計画を立てている。

図表2 構想関連の主要プロジェクト

項目	プロジェクト例と所在国
1. エネルギー・交通インフラ	天然ガス・石油パイプライン(中央アジア、ミャンマー等) 港湾(ミャンマー、スリランカ、パキスタン、ケニア、ギリシャ等) 鉄道(中央アジア、ミャンマー、ラオス、タイ、インドネシア、ケニア、エチオピア=ジブチ、ハンガリー=セルビア) 高速道路(パキスタン) 橋梁(バングラデシュ)
2. 新交通ルート開設	中国・欧州直通貨物列車(中央アジア、モンゴル、ロシア、欧州) 直行便航空路開設(ASEAN、コーカサス諸国、東欧等)
3. 産業インフラ	発電所(ミャンマー、ベトナム、パキスタン、モロッコ) 光ファイバー網(タンザニア=ケニア=ウガンダ=ルワンダ=ブルンジ)
4. 投資園地建設	域外貿易合作区:36カ国(77カ所)。うち、構想関係国20カ国(56カ所)

(出所)筆者作成

海上輸送部分は構想に先行して進められてきた。すでに全世界の10大コンテナ港のうち6港が中国大陸部と香港に位置するが、これらと欧州・中東・アフリカを結ぶ航路上において中国の港湾投資が実施されてきた。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、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<sup>4</sup>。

(2) FTAネットワークの拡大

今後の貿易・投資関係の基礎となる新たな

FTA（自由貿易協定）締結も重視されている。図表3に中国が主導している FTA 網建設の現状を整理した。表中の網掛部分は、一帯一路構想「沿線国」（関係国。公式見解はないが、65カ国程度）である。今後、注目されるのは、RCEP（東アジア地域包括的経済連携）などの多国間 FTA の実現如何である。多国間 FTA 網は、中国を中心とする経済圏の形成を意味するからである。

ただし、これら FTA の内容には課題もある。ほとんどの FTA は関税の譲許を主体とした一世代前のタイプであり、今後は投資保護や知的財産権保護などの先進的内容を取り入れていくことが必要であろう。

図表3 中国の FTA 締結・交渉・検討状況

締結済みの FTA	交渉中の FTA	検討中の FTA
中国＝オーストラリア	東アジア地域包括的経済連携 (RCEP)	中国＝インド
中国＝韓国	中国＝GCC	中国＝コロンビア
中国＝スイス	中日韓	中国＝モルドバ
中国＝アイスランド	中国＝スリランカ	中国＝フィジー
中国＝コスタリカ	中国＝パキスタン (第2段階)	中国＝ネパール
中国＝ペルー	中国＝モルディブ	中国＝モーリシャス
中国＝シンガポール	中国＝ジョージア	
中国＝ニュージーランド	中国＝イスラエル	
中国＝チリ	中国＝ノルウェー	
中国＝パキスタン		
中国＝ASEAN		
内地と香港・マカオのより緊密な経済貿易関係の構築に関する手配		
中国＝ASEAN アップグレード		

(注) ハイライトは一帯一路沿線国

(出所) 中国自由貿易区サービス網 <http://fta.mofcom.gov.cn/> より筆者作成

(3) 中国の海外直接投資の拡大、本格化

中国は2000年代に入った後に直接投資を急拡大し、今や世界有数の投資出し手国である。近

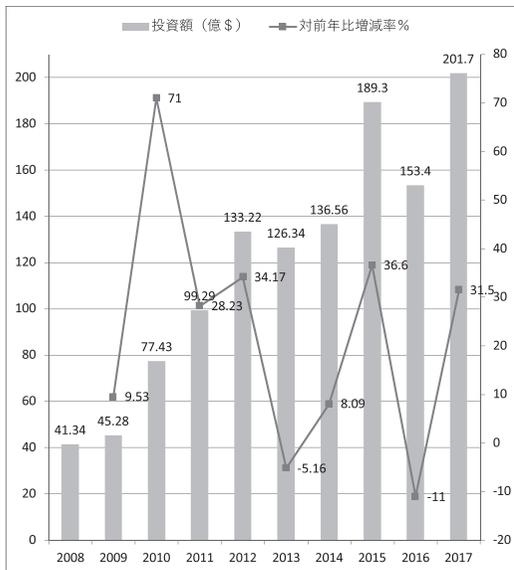
年では、その額が海外投資受入額を凌駕する年も多い。2017年のフロー額は1200億ドル（世界第3位）、同年末累積額は1兆8090億ドル（世界第2位）となっている。投資先別にみると、アジア（香港含む）が63%と圧倒的であり、租税回避地向け投資の増加を反映してラテンア

4 “How China rules the waves,” Financial Times 2017.1.25

リカ向けが21.4%あるのを除くと、EU向けが6.1%、アメリカ向けが4.8%であった。

このうち、構想「沿線国」向けの投資は、累積ベースで1543.98億ドル（全体に占めるシェア8.5%）、フローベースで201.7億ドル（同12.7%）<sup>5</sup>、2017年は伸び率が31.5%に達した（図表4）。直接投資だけに年単位での増減幅が大きいのが、平均すると一帯一路関係国向け投資額の伸びは、中国の海外投資総額の伸びを上回っている。この点では、海外直接投資を構想関係国に誘導するという政策意図は実現しているとみてよい。

図表4 中国の一帯一路沿線国向け FDI 推移



（出所）『中国対外直接投資統計公報』各年版、各種報道より筆者作成

直接投資の効果としては、投資受け入れ国に産業集積が形成され、それに伴い雇用が増加することが最も重要である。この点では、中国式海外工業団地である「域外経済合作区」が注目される。主として商務部が主導して海外に建設されてきた同合作区は、2016年末時点で36カ国に77カ所、約242億ドルの投資を吸収している。うち、構想関係国は20カ国、56カ所、投資

企業1082社、約186億ドルと大きなシェアを占める。投資業種別の統計はないが、報道によれば、①中国が比較優位を有する軽工業、家電、繊維、アパレルを中心に、②中国で生産過剰となっている鉄鋼、電解アルミ、セメント、厚板ガラスなどの業種も進出している。全世界向けデータではあるが、2018年までに合作区に投資した中国企業933社が14.7万人の雇用を産み出し、22.8億ドル納税するなど受入国の経済に貢献している。

#### （4）中国標準の浸透

各種の援助・投資プロジェクトとともに中国標準が世界に浸透していることも注目される。例えば、中国がケニアで建設した高速鉄道（首都ナイロビ～モンバサ港）では、中国のレール規格（幅1435mm）が採用された。また、NHKで報道された（クローズアップ現代2018年4月10日放送）ように、アフリカの複数の国で中国と同じ都市交通システムや安全管理システムが導入されている。また、アフリカや東南アジア、南アジアにおいて、中国の技術標準に基づく携帯電話が普及している。

これと歩を一にして浸透しているのが、携帯電話上のサービス規格である。たとえばSNSアプリのアリペイやWeChatは、決済サービスも提供していることがテコとなって普及している。同アプリは、紐づけされた銀行口座を経由した個人間、個人・企業間決済を可能とする。同アプリでの決済を認めることは中国に信用情報を知られることを意味するため、ベトナムでは使用が禁止されたが、複数の途上国では、導入が進んでいる。そして、中国自身、こうした現実を踏まえつつ「デジタル・シルクロードの建設」を掲げ、構想の同分野での展開を企図している。

### 4. 一帯一路構想の課題と日中協力の可能性

#### （1）構想の直面する課題

次に、構想提起以来の5年間で明らかになっ

5 『2017年度中国対外直接投資統計公報』による。

てきた課題について考えてみよう。第1は、中国と関係国の外交摩擦である。構想を二国間レベルで見ると、中国が資金等の出し手であり、関係国はそれを受け入れる立場にある。構想は外交政策と表裏一体であり、往々にして両者の思惑は食い違っている。特に重大なのは債務超過問題である。複数の関係国が身の丈を超えた中国資金を受け入れた結果債務超過に陥っているが、この点を批判して「債務の罫」という言葉があるように中国の真意が疑われている。

第2は、既存の多国間枠組みとの関係調整である。たとえば、中央アジアにはロシアが構築してきた経済上、安全保障上の多国間機構が存在する。前者の代表はEAEU（ユーラシア経済連合；ロシア、ベラルーシ、カザフスタン、アルメニア、キルギス。候補国タジキスタン）、後者の代表はCSTO（集団安全保障条約機構；ロシア、アルメニア、ベラルーシ、カザフスタン、キルギス、タジキスタン）である。中国はロシアを含むSCO（上海協力機構；ロシア、中国、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、ウズベキスタン、インド、パキスタン）を重視してきたが、構想はその範囲を超え、かつ経済関係の緊密化を含んでいる。各機構の加盟国、特にロシアとの関係調整が必要だが、これは容易ではない。

第3は、第2と関連するが、構想で国境（二国間、多国間）を越えたプロジェクトを建設・実施する場合の調整枠組・機構がないことだ。

中国自身、こうした課題を自覚している。2018年8月に開催された「一帯一路建設任務5周年座談会」での習演説は、構想は「中国クラブ」でなく開かれたプラットフォームであると強調し、現地住民向けの民生プロジェクトを推進し、中国企業が投資・経営において法を順守すること、環境保護や社会的責任を果たすよう指示している。同時に開催された記者会見において、一帯一路建設指導小組弁公室の寧副主任は、「一帯一路は少なからぬリスクに直面」し、「一部の国に疑念が存在」し、「中国企業が投資・経営面で困難に直面している」との率直な

認識を示した。

こうした反省も踏まえ、第1の課題については、同年9月に開催された中国アフリカ協力フォーラム（FOCAC）において、援助方針の明示と資金供与の透明性を重視する姿勢が示された。前者については、「八大打動」（①産業促進、②インフラの相互接続、③貿易円滑化、④グリーン発展、⑤能力開発、⑥健康・衛生、⑦人的・文化的交流、⑧平和・安全保障）に基づく「中国アフリカフォーラム北京行動計画（2019～21）」が発表された。後者については、同期間に提供することが謳われた600億ドルについて、①無償援助・無利息借款・優遇借款150億ドル、②貸付限度額設定200億ドル、③中国アフリカ開発性金融特別基金支援100億ドル、④対アフリカ輸入貿易融資特別基金支援50億ドル、⑤中国企業の直接投資100億ドル、との内容説明がなされた。援助の色彩が強い①～③で四分の三を占めている。

第2の課題については、すでに習国家主席がロシアを訪問した際（2017年7月）の共同声明において、「一帯一路とユーラシア経済連合との連携」が謳われている。もっとも連携の実現には、数年を要すると見込まれる。

第3の課題についても同様で、現状では上海協力機構など既存の多国間枠組みの下に連絡調整機関が組織されているが、それがどの程度機能するかはいまだ未知数である。

## （2）新しい発展モデルの模索

一方、構想の評価に際しては別の視点も必要ではないかと筆者は考えている。例えば、第1の問題に関する悪い例として挙げられるスリランカである。中国はコロンボ港で2つの投資を行っている。一つはコンテナヤードの大拡張投資であり、その効果により同港で積み替えされるコンテナ量は劇的に増えている。もう一つは同港の南側を埋め立てて造成されている「ポートシティー」である。これは工業だけではなく、商業施設やレジャー施設、将来的には金融企業も誘致しようという発想に基づく。地下鉄網も

整備して、国内の企業はもちろん海外からも企業を誘致して、シンガポール型の産業集積を産もうとしている。

同国のケースは、今後の構想の行方を考える上での参考となる。確かに、同時進行の中国プロジェクトであるハンバントタ港やラジャパクサ空港の建設によって過剰債務を抱えることになったわけだが、同国政府としては、出来上がったインフラを使って自国の発展に結び付ける道を模索しているとも評価できるからだ<sup>6</sup>。

### (3) 日中協力の可能性

最後に、構想を巡る日中協力の可能性について検討する。日本政府は構想に対するスタンスを2017年12月に転換し、「第三国において日中民間経済協力が進むことについては支援していく」と発表した。一帯一路という言葉は出てこないものの、構想で中国がプロジェクトを進める際に、民間の経済協力があれば日本も協力できる（してよい）との方針である。2018年10月の安倍首相訪中時には、日本企業・中国企業間を中心に52件、総額180億ドルの各種協議書が交わされた<sup>7</sup>。52件の多くは「協力協定」、「協議書」、「意向書」、「協力覚書」など方向性のみを示したものであるが、①新エネルギー自動車関連での充電規格での協力、②同、水素ステーション建設での協力、③東南アジアでの液化天然ガスプラント建設での協力などの注目プロジェクトも含まれている。

また、金融分野での協力額は大きい。野村と中国投資との間で1000億円のファンド設立が合意されたほか、日中政府レベルの通貨スワップ協定では3兆円という枠組みが設定された。

今後の日中協力の可能性について、第1節で

示した構想の4つのフェーズごとに検討してみよう。第1のインフラ建設については、主体はほとんど中国企業で参入は難しいと思われる。ただ、主契約者たる中国企業のサプライヤーとして日本企業が設備や技術、ノウハウを提供する役回りは可能である。

第2のFTA網の建設については、中国自身が多国間FTAを必要としており、日中韓FTAやRCEPを含めて多国間枠組みを推進している。両者に関与している日本は、TPP型の高度なFTA、すなわち、サービス規制や政府規制緩和を含むFTAを参照して、日中韓FTAやRCEPをより高度なFTAに誘導するという形での協力が考えられる。

第3の企業レベルの協力は最もチャンスが多いと考えられる。もともと日中企業は、様々な業種・レベルでサプライチェーンを築いている。どちらかの企業が契約者（メインコントラクター）となった際に他方がそれに関するサプライヤー（サブコントラクター）となる形での協力が想定できる。また、東南アジアには既に多数の日本企業が進出し、工業団地も造成されており、日中両国の工業団地の間での協力や相互乗り入れが考えられる。実際にそうした例も出てきている。

第4の、中国標準の浸透への対応については、米中経済摩擦によって状況は複雑化した。すでに通信規格の5Gをめぐるのはアメリカ側につくのか、中国の技術も使うのか、という難しい判断を迫られている状況にある。協力か否かという単純な選択肢ではなく、将来の技術標準をどうするのかという国策レベルの考慮が必要となっており、その議論は別の機会に譲りたい。

### おわりに

習政権は、第2期（～2022年）を超える長期政権の基盤を固めたとの評価が定まりつつある。その取り組む経済課題は、国内的には新興産業の育成であり、対外的には一帯一路構想の推進となろう。構想の推進によって中国と関係国間の貿易・投資関係は拡大・緊密化し、次第に中

6 この点については、荒井悦代「スリランカと“一帯一路”—ハンバントタ総合開発事業の進展状況」（日本貿易振興機構アジア経済研究所編2018 所収）が詳しく論じている。

7 52件のリストは、<http://www.meti.go.jp/press/2018/10/20181026010/20181026010-1.pdf> で得られる。

国を中心とする経済圏が形成されることが予想される。

むろん、その前途には曲折も予想される。本稿で「西部大開発2.0」と名付けた国内経済構造の改革は容易ではない。また、米中経済摩擦に代表されるように中国を取り巻く国際環境は厳しくなっている。

とはいえ、中国経済のプレゼンス拡大は続く。すでにアメリカと並ぶ貿易大国であり、海外投資大国であることから、今後とも一帯一路構想のような世界全体を俯瞰する戦略を展開していくことは不可避である。日本としては、中国が主導する新しい経済圏形成と、中国経済の構造変化を注意深く観察しつつ、対中国政策と構想関係国への政策をリンクして構築していく必要があるだろう。学会報告の時点では不明だが、2019年4月末に開催予定の第2回一帯一路国際ハイレベルフォーラムにおいて、本稿で見たような諸課題に中国がいかなる「答案」を示すかが、まずは注目される。

#### 【参考文献】

##### （日本語文献）

日本貿易振興機構アジア経済研究所編2018『中国「一帯一路」構想の展開と日本』  
[https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Seisaku/2017\\_1\\_10\\_001.html](https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Seisaku/2017_1_10_001.html)

大西康雄2015『習近平時代の中国経済』アジア経済研究所

大西康雄編2019『習近平「新時代」の中国』アジア経済研究所

##### （英語文献）

World Bank and Development Research Center of the State Council of the PRC, 2013 "China 2030: Building a Modern, Harmonious and Creative High-Income Society," Washington, D.C., World Bank.

##### （中国語文献）

中共中央文献研究室編2014『十八大以来重要文献選編（上）』北京、中央文献出版社  
 中华人民共和国国家发改委、外交部、商务部2015「推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动」[http://news.xinhuanet.com/gangao/2015-06/08/c\\_127890670.htm](http://news.xinhuanet.com/gangao/2015-06/08/c_127890670.htm)

中华人民共和国商务部・国家统计局・国家外汇管理局2018『2017年度中国对外直接投资统计公报』（中国商務部 HP）

（おおにし やすお・

日本貿易振興機構アジア経済研究所  
 上席主任調査研究員）