

OBOR ~one belt one road~

世界に広がる一帯一路



名古屋市立大学 板倉ゼミ

Agenda

- ▶ 研究の動機
- ▶ 概要
- ▶ リサーチクエスチョン
- ▶ 分析方法
- ▶ 結果
- ▶ 考察
- ▶ まとめ
- ▶ 今後の研究課題
- ▶ 参考文献一覧

研究の動機

- ▶ 近年、中国の国際的な立場は強くなっている。
- ▶ 一帯一路政策はその象徴であり、完成した際には日本への影響も計り知れないと感じたから
- ▶ 一帯一路政策の実態を掴みたい。
- ▶ 単純に中国への興味
- ▶ 一帯一路をきっかけに覇権国の交代が考えられる

一帯一路政策とは

- ▶ 2013年 中国の習近平国家主席が提唱

狙い：アジアとヨーロッパを一帯（陸路）と一路（海路）で繋ぎ、貿易を
活発化

- ▶ 現在128カ国が署名

- ▶ 2017年 第一回 一帯一路フォーラム

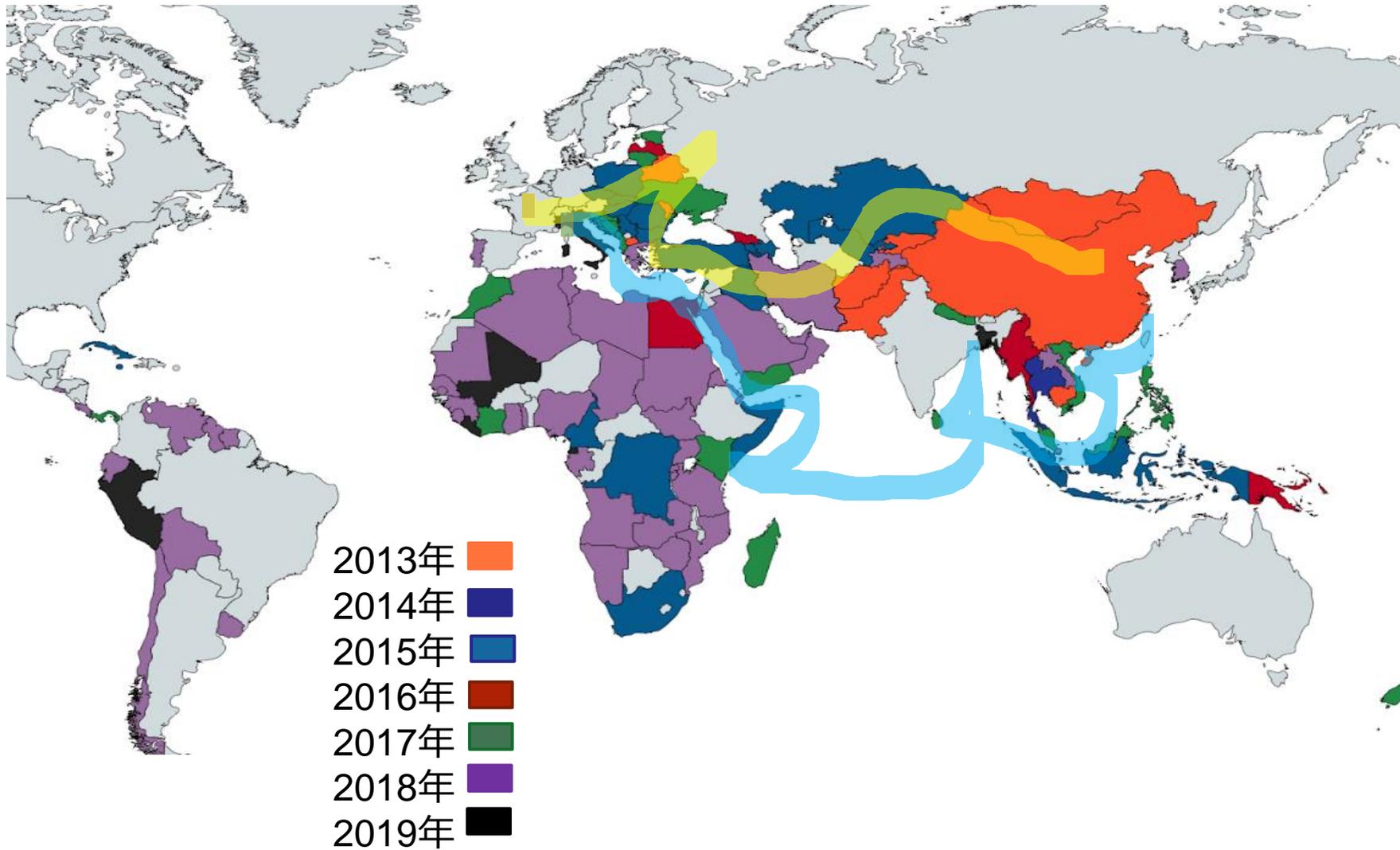
29か国の首脳級を含む130余りの国や70の国際機関から約1500人が参加

- ▶ 2019年 第二回 一帯一路フォーラム

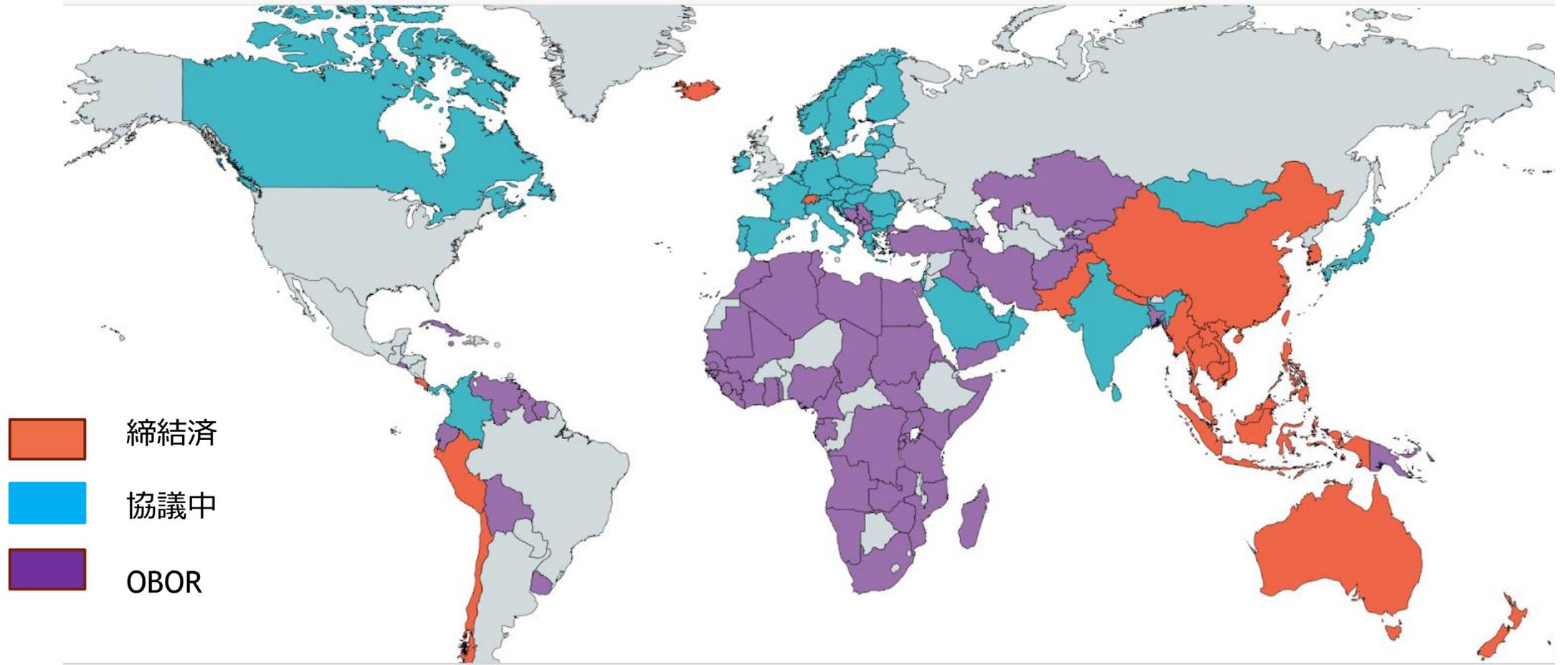
38か国の首脳級を含む150余りの国や92の国際機関から約6000人が参加

主な首脳級：イタリア、エジプト、マレーシア、シンガポール、ロシア

加盟国一覽



中国のFTA状況



中央班列（一帯）

- ▶ 重慶とドイツのデュースブルク間で運行開始(2011~)
- ▶ 海上、航空に次ぐ第三の輸送モード
- ▶ 鉄道輸送の全体に占める割合は1.1%と限定的
- ▶ 重慶、成都の内陸都市を見るとその割合は高まっている
- ▶ 日本向けのサービスも開始



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
列車数（便）	17	42	80	308	815	1,702	3,673	6,363
輸送量 (1000TEU)	1.4	3.7	7	26.1	68.9	145.8	318	541

成都

(単位：100万ドル,%)

輸送モード	2010		2017	
	貿易額	構成比	貿易額	構成比
成都				
海上輸送	3,726	24.5	9,647	17.2
航空輸送	10,956	72.1	41,652	74.2
鉄道輸送	204	1.3	3,886	6.9
その他	316	2.1	980	1.7
貿易総額	15,203	100	56,166	100

重慶

(単位：100万ドル,%)

輸送モード	2010		2017	
	貿易額	構成比	貿易額	構成比
重慶				
海上輸送	7,348	83.2	21,238	40.9
航空輸送	1,346	15.2	24,904	47.9
鉄道輸送	74	0.8	3,867	7.4
その他	63	0.7	1,941	3.7
貿易総額	8,831	100	51,915	100

日本向けのサービス

- ▶ 日本通運が先導
- ▶ 日本ー重慶ーデュースブルクを航空機と鉄道を利用して繋ぐ
- ▶ 通常日本から欧州まで6～7週間かかるが、これを用いれば3～4週間で届けることができる

Eurasia Train Direct
Air&Rail

世界日通。

あなたのグローバルビジネスをフルサポート。

Air&Rail Eurasia Train Direct

ルート1 日本ー重慶ーデュースブルク

point 1 安心! → スペースタイト時の迂回路として、第3の輸送モードをご利用下さい。

point 2 便利! → 成田、羽田、中部、関西空港 お客様の最寄りの空港が利用可能です。

point 3 確実! → 航空輸送から、鉄道輸送への接続ポイントとなる中国・重慶では、日本通運のスタッフが責任をもって、貨物の対応を行います。

日本発欧州向け、航空機・中欧鉄道の複合輸送。

デュースブルクへ

Eurasia Train Direct Air&Rail

ルート1 日本ー重慶ーデュースブルク

航空輸送と鉄道輸送を組み合わせた日本発・欧州向けの複合一貫輸送サービスです。日本の主要空港（成田/羽田/中部/関西）から中国・重慶まで全航空機で、重慶からドイツ・デュースブルクまで鉄道で輸送します。重慶空港到着後は、鉄道輸送用コンテナへの積み替えを行い、重慶駅を經由してデュースブルクまで輸送します。

デュースブルクから欧州各地へ日本通運のネットワークにて配達をいたします。

■ サービス概要

成田、羽田、中部、関西 → 重慶空港 → 重慶駅 → デュースブルク → 欧州各地へ

■ 船期スケジュール例

例1: 成田空港ーデュースブルク鉄道ターミナル (FCU) → 22日間	例2: 成田空港ーデュースブルク鉄道ターミナル (LCL) → 24日間
1日目: 成田空港 出発	1日目: 成田空港 出発
2日目: 羽田/中部/関西 到着	2日目: 羽田/中部/関西 到着
3日目: 重慶駅 到着	3日目: 重慶駅 到着
4日目: デュースブルク 到着	4日目: デュースブルク 到着
5日目: 欧州各地 到着	5日目: 欧州各地 到着
22日間	24日間

※FCUは100kg以上、LCLは100kg未満の貨物を扱います。

お見積のご要望にあわせ、最適な輸送ルートによるサービスをご提供いたします。ぜひお問い合わせください。

We Find the Way
日本通運
NIPPON EXPRESS

海上（一路）

- ▶ 中国は途上国のインフラ整備に積極的に投資している

Ex) スリランカ — ハンバントタ港

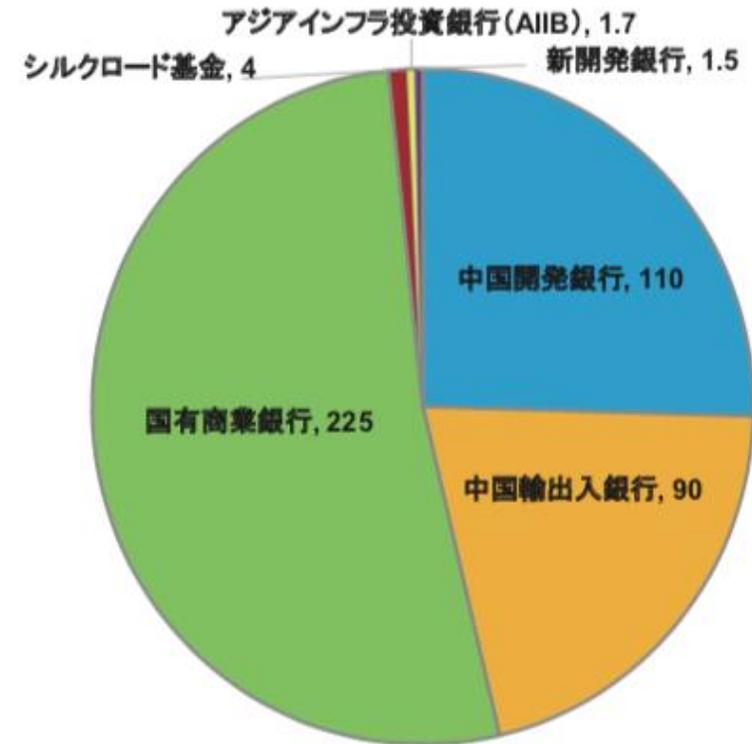
ケニア — 高速鉄道

マレーシア — 高速道路

- ▶ コマーシャルベースで実現が難しい事業も、一帯一路政策の援助によって実現が可能になる

資金提供機関

- ▶ 二国間機関
 - ▶ 中国国家開発銀行
 - ▶ 中国輸出入銀行
 - ▶ シルクロード基金
- ▶ 多国間開発銀行
 - ▶ 新開発銀行
 - ▶ アジアインフラ投資銀行 (AIIB)



デメリット

- ▶ 債務の罫

Ex) スリランカ – ハンバントタ港

- * 他過剰債務国

パキスタン、モンゴル、ジブチ、タジキスタン

モンテネグロ、モルディブ、ラオス、キルギス

- ▶ 中国人労働者の流入

- ▶ 中央班列に関しては中国側の圧倒的な輸出超過になっている

中国からドイツの輸出19億4400万ドルに対し、輸入は2億5100万ドル

メリット

- ▶ 投資によってインフラが改善される
 - 物流網の拡充
 - 外国企業の誘致
 - 周辺産業の発展、技術移転、雇用創出
 - GDPの増加

Ex)エジプト スエズ運河経済特区

ケニア高速鉄道 (SGR)

ナイロビ～モンバサ間の時間短縮 (12h→4.5h)

スリランカ 人材育成&中国からの観光客増加

リサーチクエスチョン①

中国とOBOR参加国の輸出入（貿易額）は、一帯一路政策の影響を受けて、増加しているのではないか

研究ツール

▶ 世界全体の2国間の貿易額を距離と固定効果ダミーで推計

▶ 推計式

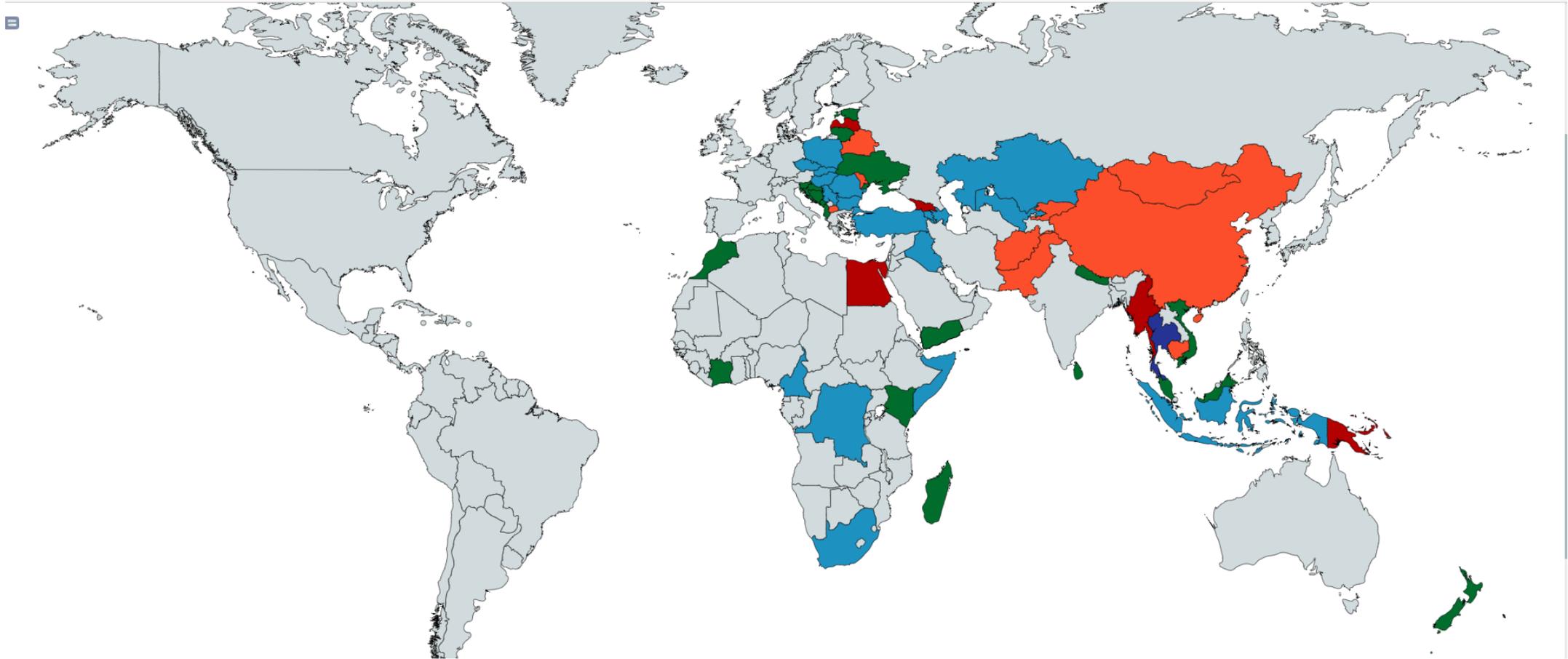
$$\begin{aligned} E(\text{Trade}_{ij}) \\ = \exp \left(\gamma_i^{\text{Importer}} + \gamma_j^{\text{Exporter}} + \beta \times \ln \text{Distance}_{ij} \right. \\ \left. + D_{\text{China,OBOR}} + D_{\text{OBOR,China}} \right) \end{aligned}$$

• $D_{\text{China,OBOR}}$ 、 $D_{\text{OBOR,China}}$ の大きさに注目する

データについて

- ▶ 2017年までのCOMRADE（国連商品貿易統計）のデータを利用
- ▶ 一帯一路参加国としては、2017年までに参加表明したとされる国を集計（53カ国）
- ▶ 距離は、国の重心と重心の距離のデータを利用

2017年までの一帯一路参加国一覧



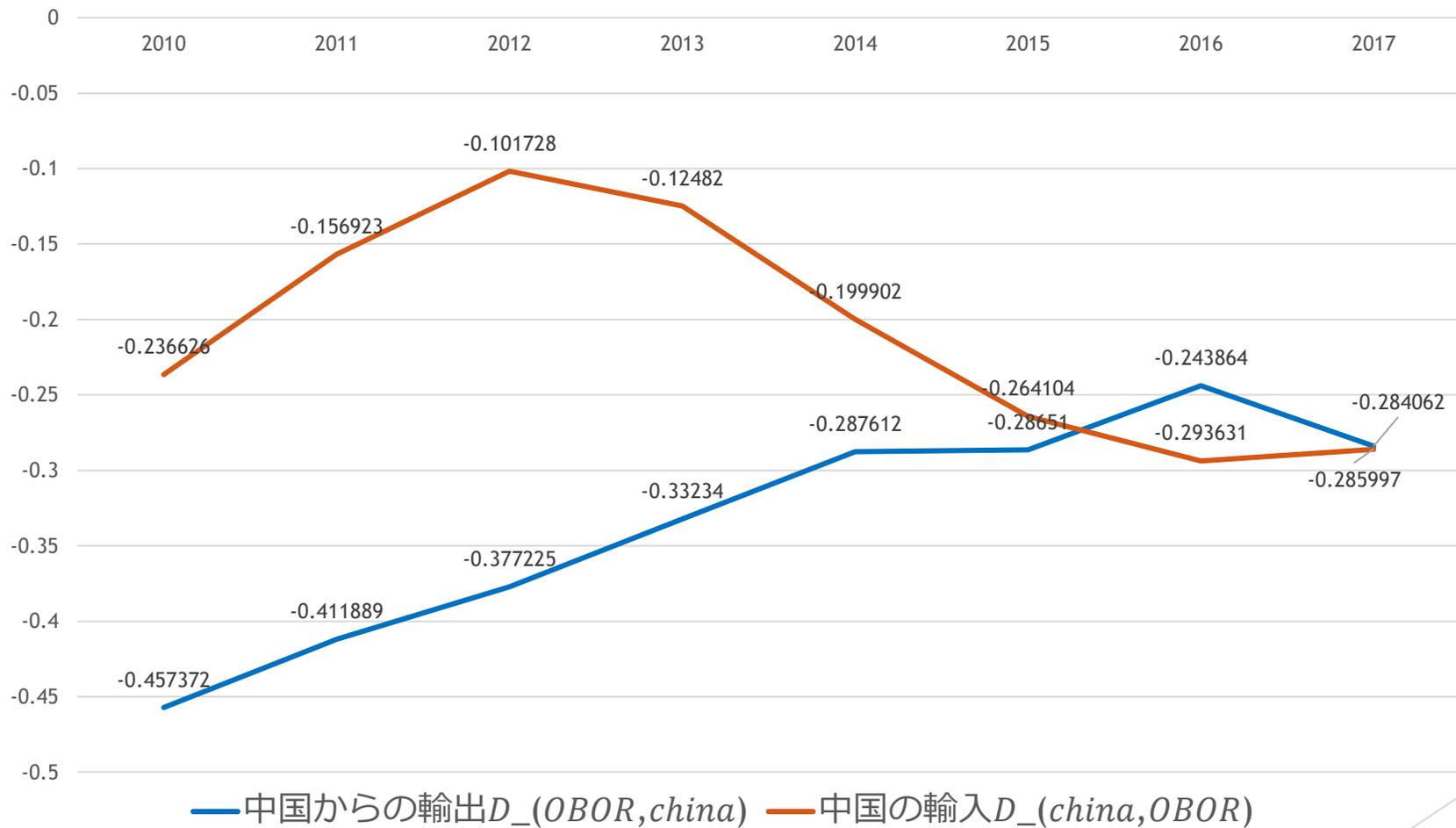
推計結果（中国と一帯一路参加国）

$E(\text{Trade}_{ij})$	2010		2017	
$\ln(\text{Distance})$	-0.951***	(0.060)	-0.922***	(0.054)
$D_{china,OBOR}$	-0.237**	(0.088)	-0.286***	(0.086)
$D_{OBOR,china}$	-0.457***	(0.137)	-0.284*	(0.116)
固定効果	-----	-----	-----	-----
Importer	Yes		Yes	
Exporter	Yes		Yes	
Observation	26,226		26,417	
Pseudo-R2	0.928		0.937	

$D_{china,OBOR}$
 -0.237 → -0.286
 -0.056 の変化

$D_{OBOR,china}$
 : -0.457 → -0.284
 +0.173 の変化

ダミー変数の推移 (China, OBOR)



考察

- ▶ OBOR参加国からの中国輸入ダミー係数（ $D_{china,OBOR}$ ）は低下傾向にあり、中国からのOBOR参加国輸入ダミー係数（ $D_{OBOR,china}$ ）は上昇傾向にある。
- ▶ これは、一帯一路政策がOBOR参加国からの中国の輸入額の水準を少し低下させている可能性がある一方で、中国の輸出額の水準を上昇させている可能性があると言える。
- ▶ 中国と一帯一路参加国のウィンウィンの関係が成り立っているのか、という点に疑問が残る。

リサーチクエスチョン②

- ▶ 一帯一路政策によってOBOR参加国が成長してしているとしたら、日本とOBOR参加国の輸出入（貿易額）も増加しているのではないか
- ▶ リサーチクエスチョン①で用いた研究ツールを用いる

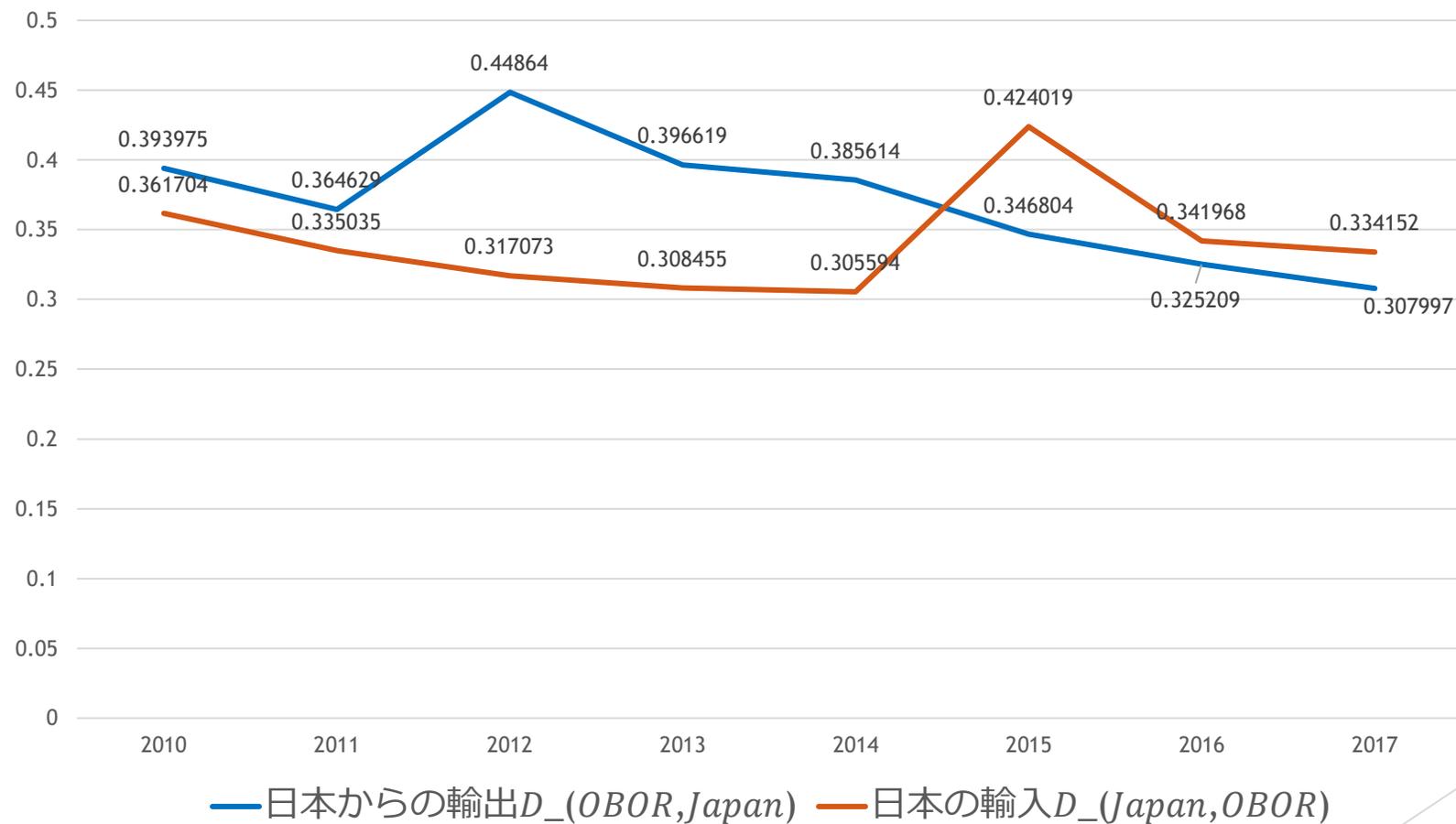
推計結果（日本と一帯一路参加国）

E(Trade _{ij})	2010		2017	
ln(Distance)	-0.951***	(0.059)	-0.920***	(0.054)
$D_{Japan,OBOR}$	0.362**	(0.118)	0.334***	(0.096)
$D_{OBOR,Japan}$	0.394***	(0.115)	0.308***	(0.073)
固定効果	-----	-----	-----	-----
Importer	Yes		Yes	
Exporter	Yes		Yes	
Observation	26,226		26,417	
Pseudo-R2	0.928		0.937	

$D_{Japan,OBOR}$
:0.362→0.334
-0.028の変化

$D_{OBOR,Japan}$
:0.394→0.308
-0.086の変化

ダミー変数の推移 (Japan,OBOR)



考察

- ▶ OBOR参加国からの日本輸入ダミー係数 ($D_{Japan,OBOR}$) は若干低下傾向にあり、日本からのOBOR参加国輸入ダミー係数 ($D_{OBOR,Japan}$) も低下傾向にある。
- ▶ 一帯一路政策によって日本からOBOR参加国への輸出額の水準が低下している可能性がある。
- ▶ リサーチクエスチョン①で中国からのOBOR参加国輸入ダミーが増加していることから、これが原因で日本からのOBOR参加国輸入ダミー変数が低下した可能性が考えられる。
- ▶ 一帯一路政策が日本に良くない影響を及ぼした可能性があると言える。

まとめ

- ▶ 一帯一路政策を加速させるためには投資先の国に合わせた資金提供をしなければならない。
- ▶ 巨大な一帯一路FTA圏が完成すれば中国の国際的な立場はますます高まる。
- ▶ 今回の研究では、貿易額の観点から見たところ一帯一路政策は中国の輸出額にプラスの影響を及ぼしている可能性がある一方、参加国の輸出額にはマイナスの影響を及ぼしている可能性があることが判明した
- ▶ 中国が主張するウィンウィンの関係にはまだ至っていないと言えるかもしれない。
- ▶ 日本の一帯一路参加国への輸出額にマイナスの影響を及ぼす可能性があることがわかった。

今後の研究計画

- ▶ 今回は貿易全体で見たが、課題点をはっきりさせるためにも細かい貿易項目ごとの推移をも観察してみたい。
- ▶ 一帯一路政策の投資効果・輸送効果・地域効果、それぞれについて数値的に影響度を調べてみたい
- ▶ 今後他にどのような国が参加表明し、それが一帯一路政策にどのような影響をもたらすのか仮説を立ててみたい。

参考文献一覧

- ▶ UN Comtrade Database (2020) <https://comtrade.un.org>
- ▶ Wolfram Research Inc. (2020) Wolfram Alpha Knowledgebase, Champaign, IL.
- ▶ 国立研究開発法人科学技術振興機構中国総合研究・さくらサイエンスセンター (2019) 「一帯一路の現状分析と戦略展望」
- ▶ 遊川和郎 (2018) 「「一帯一路」の政治経済学的考察」
- ▶ OECD(2018) China's belt and road initiative in the global trade, investment and finance landscape
- ▶ 稲川 十一 (2019) 中国「一帯一路」事業のスリランカへのインパクトとその評価
- ▶ JETRO 日本貿易振興機構 (2020) 中国 WTO・他協定加盟状況
- ▶ 日本通運HP Eurasia Train Direct Air&Train リーフレット
- ▶ 服部倫卓 (2019) 「一帯一路沿線国としてのロシア、ユーラシア諸国の経済的利害 —鉄道部門を中心に—」

ご清聴ありがとうございました