

# 一帯一路と損害保険の資源性について

主席研究員 横内 大祐

## 目 次

1. はじめに
2. 一帯一路の概要
  - (1) 全体像
  - (2) 開発計画の概要
  - (3) 資金の調達手段
  - (4) 推進面での課題
3. 損害保険の資源性
  - (1) 損害保険の保険料規模
  - (2) わが国の対応
  - (3) 有効な枠組み
4. おわりに

## 要旨

一帯一路は「中華民族の偉大なる復興」を中国の夢として掲げる習近平国家主席により、2013年に提唱された広域経済圏構想であり、古代シルクロードの再現を念頭に、インフラ開発を核とした、中国と欧州およびアフリカとの連結を指向している。

本稿は、本構想を源泉とした損害保険の保険料規模と、それら保険契約の取込による収益拡大の可能性、つまりわが国損害保険各社にとっての「損害保険の資源性」を判断するための材料を提供することを目的としている。

一帯一路による関連プロジェクトへの投融資は、中国および対象国で必要とされる事業資金と、各国が独自で調達可能な資金のギャップを埋める手段であり、そのギャップは、2015年から2030年の期間で21兆ドルにのぼるとの推計がある。

本稿では、研究機関等の分析もふまえ、2030年までに必要とされるプロジェクト工事中のリスクを補償する損害保険の保険料規模を300億ドル、またプロジェクト工事完成後のリスクを補償する保険料規模については年間保険料ベースで300億ドルと推計している。

わが国政府は、一帯一路の運営におけるガバナンスの確保などの点について要請の上、中国政府と本構想への協力について議論を継続することで一致しており、この傾向が続けば、一帯一路の各プロジェクトへの日系企業の参加が増加する可能性がある。

## 1. はじめに

中国がわが国を抜き、米国に次ぐ世界第2位の経済大国になって久しい。また、その後の経済成長も著しく、その強大な経済力を背景とした政治的影響力は世界のパワーバランスに大きなインパクトを与えている。

一帯一路は「中華民族の偉大なる復興」を中国の夢として掲げる習近平国家主席<sup>1</sup>により、古代シルクロードの再現を念頭に、2013年に提唱された広域経済圏構想である。対象地域の大部分は、中国と欧州およびアフリカを陸と海でつなぐ沿線であり、主に対象地域間の連結に資するインフラ開発への支援をテコとした、対象国（以下「沿線国」）との関係強化を指向している。

2017年に入り日本政府は、5月の「一帯一路国際協力サミットフォーラム」へ官民代表団を派遣した。また、7月のドイツでのG20に併せて行われた日中首脳会談では、「一帯一路を含め、日中両国が、地域や世界の安定と繁栄にどのような貢献をしていくか議論していくこと」で一致した。このように日本政府は、一帯一路の下で行われる各種プロジェクトの経済合理性などガバナンスの確保を中国政府に要請した上で、本構想へ概ね前向きな姿勢を表明している。

またこれを受けて、中国日本商会（在中国の日本商工会議所）が「一帯一路連絡協議会」<sup>2</sup>を設置するなどの動きもあり、この傾向が続けば、一帯一路への参加を前向きに捉える日本企業が増える可能性がある。

本稿は、本構想を源泉とした損害保険の保険料規模と、それら保険契約の取込による収益拡大の可能性、つまりわが国損害保険各社にとっての「損害保険の資源性」<sup>3</sup>を判断するための材料を提供することを目的としている。

本稿の構成としては、まず一帯一路の大枠を理解いただくため、その構想を網羅的かつコンパクトにまとめた。次に、損害保険の資源性について、保険料規模に関する海外の研究機関等の分析を紹介するとともに、わが国の一帯一路に対する対応、また損害保険会社として保険資源を取り込むにあたり、有効と考えられる枠組みについて紹介している。

なお、本稿における意見・考察は、筆者個人の見解であり、所属する組織を代表するものではないことをお断りしておく。

## 2. 一帯一路の概要

本項では、一帯一路の全体像、開発計画の概要、資金の調達手段、および推進面での課題について説明する。

---

<sup>1</sup> 習近平氏は、中国共産党中央委員会総書記などを兼職しているが、本稿では、国家元首としての役職である「国家主席」で統一する。

<sup>2</sup> 後記3.(2)を参照願う。

<sup>3</sup> 本稿で言う「損害保険の資源性」とは、保険料規模に契約獲得の可能性などを加味した、損害保険マーケットとしての価値を意味している。

## (1) 全体像

### a. 一带一路とは何か

一带一路とは、中国と欧州およびアフリカを陸と海でつなぐ沿線を主な対象地域とした、中国による広域経済圏構想である。

「一帯 (One Belt)」は、主に中国からアジア各地域やロシアなどを経由し、欧州とつながる陸路を指し、「一路 (One Road)」は主に中国沿岸部から南シナ海・インド洋またアラビア海を經由し、欧州およびアフリカとつながる海路を指す。英語での呼称は、「Belt and Road Initiative (BRI)」である。

一带一路は、「自由貿易協定 (Free Trade Agreement : FTA)」<sup>4</sup>を意味するものではない。一带一路は、インフラ開発等への支援を通じた、沿線国との経済分野を含む広範囲なパートナーシップの構築と、それによる自国利益の拡大を目指すものである。

一带一路に直接的に関わる中国国内の自治体として、18の自治体<sup>5</sup>が選定されている。中国政府はこれら国内地域の開発を起点として、まずは隣接国・周辺国との連結を目的とした、国境をまたぐインフラ開発を中心に進めていくことを指向している。

一带一路は、第二次世界大戦後に実施された、米国による欧州に対する経済復興支援計画である、「マーシャルプラン」<sup>6</sup>を彷彿させる構想として、一部メディアなどから中国版マーシャルプランと呼ばれることがある<sup>7</sup>。これは、中国による巨額な資金援助を活用した沿線国の経済発展と、そこから生み出される、中国への利益還流の仕組みが、元祖マーシャルプランに近似したメカニズムと捉えられていることが理由と考えられる。

### b. これまでの経緯

これまでの主な経緯は図表1のとおりである。一带一路は、2013年に習近平国家主席により行われた、以下の2つの演説で打ち出された構想を原型としている。

#### ① カザフスタンのナザルバエフ大学での演説 (2013年9月)

古代シルクロード時代を起源とするユーラシア各国との友好関係に立脚し、経済的な結びつきを強化することで相互協力を一層深め、「シルクロード経済ベルト (一帯に相当)」を共同建設することを提唱したもの。

#### ② インドネシア国会での演説 (2013年10月)

ASEAN 諸国との相互連結のためのインフラ開発に注力するとともに、ASEAN

<sup>4</sup> 特定の国・地域間で取り交わされる、物品の関税撤廃など貿易の自由化を目的とする協定。

<sup>5</sup> 西北地域 (新疆ウイグル自治区・陝西省・甘粛省・寧夏回族自治区・青海省・内モンゴル自治区)、東北地区 (黒竜江省・吉林省・遼寧省)・西南地区 (広西チワン族自治区・雲南省・チベット自治区・重慶市)・東南地区 (上海市・福建省・広東省・浙江省・海南省) の18自治体。

<sup>6</sup> 米国による第二次世界大戦後の荒廃した欧州各国の復興支援を目的とした援助資金提供計画。米国は、当該資金援助を通じて、自国通貨・自国文化・自国商品などを広めた。

<sup>7</sup> 岡部直明「一带一路構想にみる中国第一主義」(2017.5)

諸国との間で海洋協力パートナーシップの発展を目指す「21世紀の海上シルクロード（一路に相当）」を共同建設することを提唱したものの。

その後、一带一路を資金面から支えることを目的に、中国政府独自の資金拠出による、シルクロード基金<sup>8</sup>が2014年12月に創設され、2015年3月には一带一路に関する中国政府による初めての政策文書である「シルクロード経済ベルトと21世紀の海上シルクロード共同建設促進のビジョンとアクション（以下「ビジョンとアクション」）」<sup>9</sup>が発表された。

2015年12月には、先に創設されたシルクロード基金に加え、同じく一带一路を資金面で支えることを目的に、アジアインフラ投資銀行（Asian Infrastructure Investment Bank：以下「AIIB」）<sup>10</sup>が、沿線国やEU諸国などからの出資を募り設立された。2017年9月末現在、AIIBへの参加国数は80カ国となっている。

また、一带一路は、2016年から2020年の5年間を対象とした中期政策大綱である「第13次5カ年計画」<sup>11</sup>の中で、外交政策の要として取り扱われた。直近では2017年5月に、「国際協力の強化、一带一路の共同建設、ウィンウィン発展の実現」をテーマに「一带一路国際協力サミットフォーラム」<sup>12</sup>が北京で開催され、28カ国の国家元首を含む110カ国の政府高官と各界の関係者、また61の国際組織の責任者など1,200人余りが同フォーラムに出席している。

これら一連の経緯をふまえ、EU諸国などを含む関係各国では、中国の影響力の急速な拡大に警戒感を持ちつつも、一带一路によるインフラ開発への支援とアジアと欧州・アフリカとの連結、またそれによる経済効果への期待が高まっている。

**図表1 一带一路の経緯（主なもの）**

年月	内容	
2013年 9月	対外発信	一带一路構想の提唱（9月と10月の2回に分けて提唱）
2014年 12月	資金調達	シルクロード基金の創設
2015年 3月	政策決定	「ビジョンとアクション」の発表
2015年 12月	資金調達	AIIBの設立
2016年 3月	政策決定	「第13次5カ年計画」の発表
2017年 5月	対外発信	「一带一路国際協力サミットフォーラム」の開催

（出典：各種資料をもとに作成）

<sup>8</sup> 後記2. (3) を参照願う。

<sup>9</sup> 当該文書は一带一路構想の最重要政策文書に位置づけられており、一带一路構想にて推進される外交戦略や対外経済貿易政策、国内外でのインフラ開発についての総合政策を示している。

<sup>10</sup> 後記2. (3) を参照願う。

<sup>11</sup> 5年ごとに全国人民代表大会（日本の国会に相当）で決定され、これに基づいた政策が策定・実行される。第13次5カ年計画は2016年3月に採択され、最終年度である2020年に2010年対比でGDPを倍増させる目標が掲げられた。

<sup>12</sup> 一带一路をテーマとした初めての国際協力会議。一带一路の推進に関する270超の項目について、中国と68の国・国際機関との間で協力協定が結ばれた。また、次回開催は2019年と発表された。

### c. 推進にあたっての基本方針

一帯一路は、欧州連合(EU)からのイギリスの脱退を意味するブレグジット(Brexit)、また米国における米国第一主義(America First)など、世界的に保護主義または自国第一主義の風潮が強まる中で、反保護主義の文脈で語られることが多く、習近平政権のグローバル戦略の代名詞になっている<sup>13</sup>。

前記 2.(1)b.の「ビジョンとアクション」では、中国を含む沿線国間における重点協力分野として、①政府間の政策の協調、②インフラ施設の連結、③貿易の円滑化、④貨幣の相互融通、⑤人々の相互理解の5分野を掲げた(図表2参照)。

同じく前記 2.(1)b.の「第13次5カ年計画」では、推進の基本方針を、「沿線国とのウィンウィンの関係性」を基礎とすることに加え、沿線国との実務協力に基づく「海・陸」「内・外」「東・西」の連結推進により新たな関係性を構築することとしている。また同計画では、基本方針に基づいた具体的な取組課題として、①健全なる一帯一路協力メカニズムの構築、②一帯一路経済回廊<sup>14</sup>の開通、③開かれた人文交流の共同構築の3項目を挙げている。

中国政府の各政策文書には、具体的な沿線国<sup>15</sup>のリストはない。一帯一路は保護主義または自国第一主義を排除した開放性が強調され、そのため地理的な限定は設けられておらず、言わば自由参加型の構想となっている。

実際の推進にあたっては、沿線国の理解と協力を得るため、FTAの締結などの制度や理念より、沿線国の支援要請に直接応えることに重点を置いている。具体的には、インフラ開発を優先的に推進すること、またAIIBなどによる資金面での手当てを充実することなどが挙げられる。

図表2 沿線国間による重点協力分野

重点協力分野	ポイント
①政府間の政策の協調	沿線国間で経済発展のための戦略と対策について十分に共有し、問題を協議し解決することで、プロジェクトの推進を図ること。
②インフラ施設の連結	沿線国間でインフラ開発計画や技術体系を共通化し、アジア・欧州・アフリカを連結するインフラネットワークを形成すること。
③貿易の円滑化	沿線国間で投資・貿易の簡便化に関する研究に注力し、投資と貿易の障壁をなくし、相互協力のパイを拡大すること。
④貨幣の相互融通	沿線国間での金融協力を深め、アジアにおける通貨安定体系や投融資体系、信用体系の構築を推進すること。
⑤人々の相互理解	沿線国間でシルクロードにまつわる友好協力精神の伝承・発揚を促すこと。幅広い交流機会を創出し、相互協力の土台を構築すること。

(出典：シルクロード経済ベルトと21世紀の海上シルクロード共同建設促進のビジョンとアクションをもとに作成)

<sup>13</sup> 岸田英明「中国のグローバル化戦略」(2017.7)

<sup>14</sup> 図表5を参照願う。

<sup>15</sup> 後記2.(2)a.を参照願う。

#### d. 戦略的意義

中国が米国との対等な大国同士の関係を標榜する中、米国のアジア重視政策である環太平洋パートナーシップ協定（Trans-Pacific Partnership：以下「TPP」）を含むリバランス政策<sup>16</sup>への対抗手段としての戦略的意義が挙げられる。これは、沿線国のインフラ開発への支援を通じ、アジア地域での政治的・経済的影響力の維持・拡大を目指したものと見える。

また、中国は自国経済の持続的な発展を実現するため、成長モデルの転換を必要としており、一帯一路は当該政策を実現するための推進エンジンとして期待されている。成長モデルの転換とは、「外資の受入れと商品の輸出」から「海外進出と新たな経済圏の構築」へのシフトである<sup>17</sup>。

中国が影響力の拡大を目指す「一帯一路」という新しい経済圏においては、物資や人の国境を越えた往来により、貿易・投資実務の簡便化など貿易の自由化が促進されることが見込まれる。また、これにより中国主導の通商ルールの標準化や、人民元の国際化の進展も予想される。

上記は対外政策における戦略的意義といえるが、一方で一帯一路は、国内の諸課題解決への対策としても効果が期待されている。具体的には、①成長余力の大きい、中西部地域の振興、②インフラ産業の輸出拡大による過剰生産能力の解消、③輸送手段の分散などによるエネルギーの安定した輸入、④貿易と観光の振興による経済の拡大、などが挙げられる（図表3参照）。

図表3 一帯一路の国内課題解決への効果

国内の課題	一帯一路の効果
①中西部地域の振興	沿線国との関係強化を通じた地域経済の振興
②過剰生産能力の解消	沿線国でのインフラ施設の建設推進による、資材（鉄鋼など）の輸出拡大
③エネルギーの安定した輸入	沿線国とのパイプラインの連結による、エネルギーの海上輸送依存 <sup>(注)</sup> からの脱却
④貿易と観光の振興	沿線国との交通インフラの連結による、通商の活性化とシルクロード沿線の歴史的遺産の活用による観光の振興

(注) 中国が輸入する原油および天然ガスの大部分は、中東からマラッカ海峡を通過する海上ルートでの輸送となっている。マラッカ海峡の地政学的なリスクを分散するためのパイプラインの建設が、中国のエネルギー安全保障上重要との認識がある。

(出典：各種資料をもとに作成)

<sup>16</sup> 米国が従来の世界戦略を見直し、軍事・外交の重心をアジア・太平洋地域に移す政策のこと。TPPの推進も、アメリカ主導の経済圏を構築しようとする一連の流れの中に位置していたが、2017年1月に就任したトランプ大統領はTPPからの離脱を表明した。

<sup>17</sup> 張曉光「中国の一帯一路戦略大構想が本格始動」(2015.5)

## (2) 開発計画の概要

前記 2.(1)c.のとおり、一帯一路はその開放性が強調されており、中国政府の公式文書には、一帯一路の沿線国についてのリストはない。また開発計画には、事業規模や期限などについての定めもない。本項では、各種情報ソースをふまえて想定される、支援対象の沿線国、開発における地域（経路）的特徴、また開発計画の規模について説明する。

### a. 沿線国

香港貿易発展局（Hong Kong Trade Development Council : HKTDC）<sup>18</sup>のウェブサイトでは、一帯一路の沿線国として 68 カ国（除く中国）がリストアップされている（図表 4 参照）。

対象地域は、オセアニアを含むアジア全域、モンゴル・ロシアから中東欧およびアフリカにまたがっている。当該 68 カ国に中国を加えた 69 カ国の全世界に占める GDP の比率は 30%を超えており、また人口は 65%程度を占めている。

図表 4 一帯一路関係国（除く中国）

（地域別・50 音順）

国名		国名		国名	
東アジア		中央アジア		アフリカ	
1	韓国	23	ウズベキスタン	46	エジプト
<b>モンゴル&amp;ロシア</b>		24	カザフスタン	47	エチオピア
2	モンゴル	25	キルギス	48	南アフリカ
3	ロシア	26	タジキスタン	<b>中東欧</b>	
<b>南アジア</b>		27	トルクメニスタン	49	アルバニア
4	アフガニスタン	<b>西アジア</b>		50	ウクライナ
5	インド	28	アゼルバイジャン	51	エストニア
6	スリランカ	29	アラブ首長国連邦	52	クロアチア
7	ネパール	30	アルメニア	53	スロバキア
8	パキスタン	31	イエメン	54	スロベニア
9	バングラディシュ	32	イスラエル	55	セルビア
10	ブータン	33	イラク	56	チェコ
11	モルディブ	34	イラン	57	ハンガリー
<b>東南アジア</b>		35	オマーン	58	ブルガリア
12	インドネシア	36	カタール	59	ベラルーシ
13	カンボジア	37	クウェート	60	ボスニア・ヘルツェゴビナ
14	シンガポール	38	サウジアラビア	61	ポーランド
15	タイ	39	ジョージア	62	マケドニア
16	東ティモール	40	ジョーダン	63	モルドバ
17	フィリピン	41	シリア	64	モンテネグロ
18	ブルネイ	42	トルコ	65	ラトビア
19	ベトナム	43	パレスチナ	66	リトアニア
20	マレーシア	44	バーレーン	67	ルーマニア
21	ミャンマー	45	レバノン	<b>オセアニア</b>	
22	ラオス	—		68	ニュージーランド

（出典：香港貿易発展局ウェブサイトをもとに作成）

<sup>18</sup> 香港の貿易促進を目的として 1966 年に設立された政府系機関。



## b. 地域（経路）的特徴

中国政府は一带一路の推進にあたり、図表 5 に示した 6 つの経済回廊（陸路）、および海路の開発に、戦略的な重要性を置くことを発表している<sup>19</sup>。以下では、各地域（経路）の開発計画における特徴をその狙いを中心に説明する。

6 つの経済回廊（陸路）の内、「新ユーラシア・ランドブリッジ経済回廊」は、一带一路が提唱される以前の 2011 年に、重慶（中国）・デュースブルク（ドイツ）間で開通した「チャイナ・レールウェイ・エクスプレス」<sup>20</sup>と呼ばれる国際定期貨物列車を基盤とし、その拡充を進めることを目指している。

「中国・モンゴル・ロシア経済回廊」では、中国と国境を接するモンゴルはもとより、天然資源が豊富な中央アジア諸国に影響力をもつ、ロシアとの交通インフラの拡充などを通じた関係強化を重視している<sup>21</sup>。

「中国・中央アジア・西アジア経済回廊」では、中央アジア・西アジアとのパイプラインによる連結に重点が置かれており、また西アジアの大国であるイラン・トルコとの関係強化も重要視されている。

「中国・インドシナ半島経済回廊」は、中国南東部（雲南省および広西チワン族自治区）からメコン川流域に広がる大メコン圏<sup>22</sup>を繋ぐ、地域の道路交通網の連結による地域経済の成長を目指している。

「中国・パキスタン経済回廊」では、中国内陸部とパキスタンの港湾施設を交通網およびパイプラインで結ぶことで、陸と海の輸送経路を繋ぐ役割を期待されている。

「バングラディッシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊」は、インドからバングラディッシュを経由してミャンマーへ繋がる交通網の整備により、インドと東南アジアの通商の拡大を目指すとともに、中国内陸部とインド洋を繋ぐルートの確保に重点が置かれている。

「海路」では、沿線国の港湾インフラ開発による海上経路の連結と、それによる沿線国との関係強化に加え、中国内陸部と海路との接点の拡充を目指している。また、エネルギーの海上輸送の要衝であるマラッカ海峡の安定航行を目的とし、同海峡周辺各国（シンガポール・マレーシア・インドネシア）との関係強化にも重点が置かれている<sup>23</sup>。

<sup>19</sup> 2015 年 5 月に重慶で開催されたユーラシア互連互通産業対談大会において、6 つの経路を「6 大経済回廊」として明確化した。

<sup>20</sup> 中国国内 16 都市・欧州 12 都市を結び、年間約 1,700 便が運行している。一般的に中国と欧州間の輸送にかかるコスト（40 フィートコンテナあたり 60 万円程度）は航空便の約 1/5、また所要日数（15 日程度）は船便の約 1/3 であることから十分な需要がある。

<sup>21</sup> 中央アジアの沿線国（前掲図表 4 参照）は、旧ソビエト連邦を構成する共和国であったことから、現在においてもロシアとの関係が深い。

<sup>22</sup> タイ、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーの 5 カ国と中国南東部にまたがるメコン川流域の総称である。アジア開発銀行（Asian Development Bank: ADB）の主導による、経済開発プログラム（GMS プログラム）と一带一路との連携も図られている。

<sup>23</sup> 前掲図表 3 の（注）を参照願う。

図表 5 6つの経済回廊（陸路）と海路

経済回廊		開発計画の概要
陸路	新ユーラシア・ランドブリッジ 経済回廊	中国・欧州間の鉄道網の拡充
	中国・モンゴル・ロシア 経済回廊	モンゴル・ロシアとの鉄道・道路網の整備、また通関 業務等の簡便化
	中国・中央アジア・西アジア 経済回廊	中央・西アジア諸国との鉄道・パイプラインの連結
	中国・インドシナ半島 経済回廊	インドシナ半島 5 カ国（大メコン圏）の道路網の連結
	中国・パキスタン 経済回廊	パキスタンのグワダル港（アラビア海）との鉄道・道路・ パイプラインなどによる連結
	バングラディッシュ・中国 ・インド・ミャンマー経済回廊	インドと東南アジアの連結、および中国とインド洋の陸 上ルートによる連結
海路		中国東海岸から南シナ海・インド洋を經由してアフリカ および地中海に至る沿線国間の港湾の連結

（出典：各種資料をもとに作成）

### c. 開発計画の規模

一帯一路による各開発案件への投融資は、中国および沿線国で必要とされる総事業資金と、各国独自で調達可能な資金のギャップを埋める手段である。

AIIB の 2017 年のビジネスプランによると、2015 年から 2030 年の期間において、中国および沿線国が要望するインフラ開発に必要な総事業資金を 40 兆ドルと推計しており、各国独自で調達可能と見込む資金である 19 兆ドルとのギャップは 21 兆ドルとなっている。

また、スイス再保険研究所（Swiss Re Institute）は、図表 6 のとおり、同期間における一帯一路による投融資額を約 7 兆 4,000 億ドル<sup>24</sup>と推計しており、その内、中国国内が 3 分の 1 程度を占めるとしているほか、主な事業分野を、交通インフラ分野およびエネルギー&資源分野と予想している。

さらに、マーシュ・グループ（Marsh）のコンサルティング会社であるオリバー・ワイマン（Oliver Wyman）では、一帯一路によりインフラ開発が進み、中国および沿線国間の通商が活発化することで、最終的に 2 兆 5,000 億ドルの貿易振興が計られると予想している<sup>25</sup>。また、ミュンヘン再保険（Munich Re）も、10 年以内に 2 兆 5,000 億ドルの貿易振興が図られるとしている<sup>26</sup>。

<sup>24</sup> アリオンツは一帯一路による投融資額をほぼ同額の 8.0 兆ドルと推計している。

<sup>25</sup> Oliver Wyman “Navigating the New Silk Road” (2017)

<sup>26</sup> Munich Re, “The New Silk Road” (2017.5)

図表 6 一帯一路関連投融資額（2015 年から 2030 年）

（単位：10 億ドル）

事業分野		一帯一路関連投融資額		
		中国国内	中国以外	合計
インフラ関連	交通	649	1,557	2,206
	通信	203	546	749
	水道&衛生	241	212	453
	エネルギー&資源	662	1,211	1,873
	その他	259	704	963
農林水産業		31	96	127
文化・観光		69	174	243
その他	生産能力の相互活用	39	111	150
	工業団地	101	288	389
	商業施設	85	204	289
合計		2,339	5,103	7,442

（出典：Swiss Re Institute, “China’s Belt & Road Initiative: the impact on commercial insurance in participating regions” (2017.3)をもとに作成)

### (3) 資金の調達手段

一帯一路の各種開発案件に求められる投融資額は、前記 2.(2)c.のとおり、概ね 7 兆ドルから 20 兆ドルとの試算があり、構想の推進にあたって、まずは巨額な資金調達が必要となる。

一帯一路の資金調達手段として、主に以下の 3 つのルートが挙げられる。

- ① シルクロード基金・中国国家開発銀行・中国輸出入銀行など、中国政府独自のコントロールが可能な金融機関等からの資金調達
- ② アジアインフラ投資銀行 (AIIB)・アジア開発銀行 (ADB)・世界銀行 (WB) など、国際開発金融機関<sup>27</sup>からの資金調達
- ③ 沿線国政府等による財政資金や、関係する事業会社などからの民間資金の調達

上記の内、シルクロード基金と AIIB は、一帯一路の推進を目的に設立された（図表 7 参照）が、実際の資金調達にあたっては、両機関とも単独で巨額な資金需要に対応することは困難なケースも多く、他の国際開発金融機関との協調などが、資金量確保および投融資の未回収リスクを分散する観点から必要となっている。

なお、日本および米国は「AIIB は、ガバナンス等において高い基準を満たす必要があり、参加については慎重な検討が必要」との認識で、現段階で AIIB に参加していない。

<sup>27</sup> 途上国の貧困削減や持続的な経済・社会的発展を、金融支援や技術支援、また知的貢献を通じて総合的に支援することを目的とした国際機関の総称。

図表 7 一帯一路を支える主な資金調達機関

	シルクロード基金	アジアインフラ投資銀行 (AIIB)
設立時期	2014年12月	2015年12月
本部所在地	中国 (北京)	中国 (北京)
参加国	中国のみ (外貨準備・政府系金融機関などから拠出)	80カ国 (2017年9月末時点)
設立時資金	400億ドル <sup>(注1)</sup>	1,000億ドル <sup>(注2)</sup>
資金供給形式	投資ファンド形式 <sup>(注3)</sup>	融資形式

(注1) 2017年5月に開催された「一帯一路国際協力サミットフォーラム」において、1,000億元 (約1兆7,000億円)<sup>28</sup>の追加拠出が中国政府により発表された。

(注2) 2017年9月末時点での中国の出資比率 (議決権あり) は27.5% (2番目に出資比率が多いのはインドの7.9%) となっている。重要事項の承認には4分の3以上の賛成が必要なことから、中国は重要事項の承認に際し拒否権をもつ唯一の国となっている。

(注3) 対象となるプロジェクト案件ごとに金融機関や機関投資家などからの資金を募り、ファンドを組成の上、投融資を実行するもの。

(出典：各種資料をもとに作成)

#### (4) 推進面での課題

一帯一路を推進する上での主な課題として、図表8に掲げた3点が挙げられる。以下に各課題の内容について説明する。

図表 8 一帯一路を推進する上での課題

a.	中国の外貨準備高の減少
b.	沿線国の不安定な国情
c.	中国の対外対応
	・透明で公正な調達プロセス
	・プロジェクトの経済合理性
	・安全保障問題への的確な対応

(出典：各種資料をもとに作成)

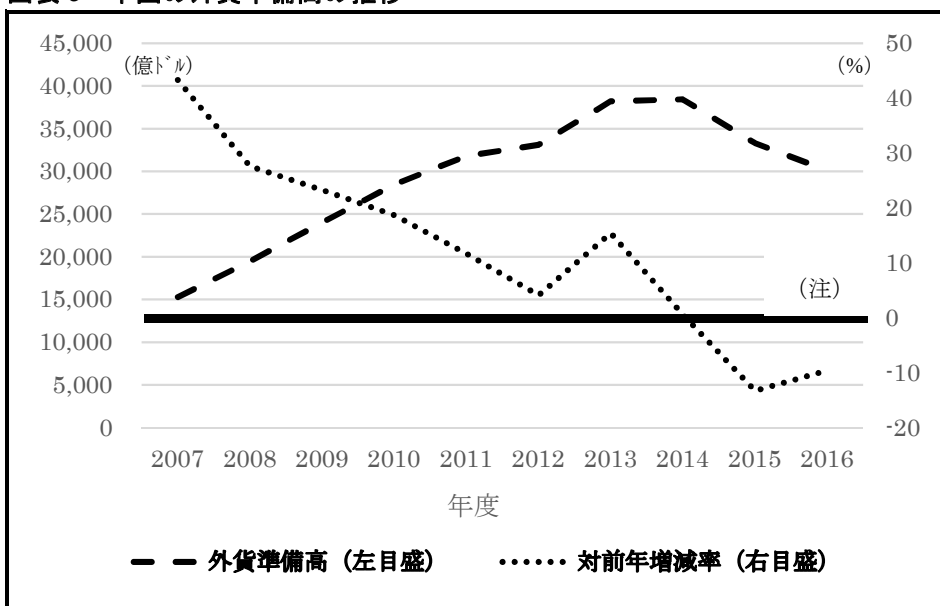
##### a. 中国の外貨準備高の減少

中国の外貨準備高は、ピークであった2014年の4兆ドル弱の水準から、2016年には3兆ドル強の水準まで減少した (図表9参照)。これは、2015年以降に進行した対ドルの人民元安緩和を目的とした、外為当局による為替介入の継続的な実施が主因と考えられる。

一帯一路は、中国の資金援助に大きく依存しており、その主要な原資である外貨準備高の減少は一帯一路推進の懸念材料となる。今後は、その推移を注意深く見守るとともに、AIIBなどにおいては、資金調達手段の多様化を進めることで、旺盛な資金需要に 대응していく必要があると考えられる。

<sup>28</sup> 2017年9月末時点の為替レートである1元=16.98円で換算した。

図表9 中国の外貨準備高の推移



(注) 「—」は右目盛の「0 (%)」を示している。

(出典：国家外貨管理局ウェブサイトをもとに作成)

**b. 沿線国の不安定な国情**

沿線国は、一部紛争地域を含め、法制・税制などの社会制度が未整備で、また政治・経済など各分野の運営が不安定なケースも多いことから、投融資の未回収リスクが大きい。

投融資の未回収リスクの低減には、一帯一路の推進による経済の活性化と、社会制度の整備への支援などを同時並行的に進めることが必要であるが、併せて、協調投融資などによるリスクの分散、また保険の活用などによるリスク移転も必要になると考えられる。

**c. 中国の対外対応**

プロジェクト案件における調達プロセスの透明性や公平性、また案件ごとの経済合理性の確保、環境問題への配慮などにおいて、国際社会での共通の考え方を取り入れることが、沿線国はもとよりわが国を含む関係国から、資金・技術・制度設計等の分野で十分な協力を得るために必要である。

また、安全保障問題への的確な対応も重要である。一部の国々では、中国が建設した鉄道や港湾等が、有事の際に軍事目的で利用されるとの疑念がある<sup>29</sup>。これら懸念への対応として、透明性の高いプロジェクトの運営に加え、紛争地域などで関係国との緊張を高めることのない行動が求められるであろう。

<sup>29</sup> 新田堯之「中国が提唱して3周年を迎えた一帯一路」(2016.9)

### 3. 損害保険の資源性

本項は、わが国損害保険業界にとっての、一帯一路を源泉とした損害保険マーケットの資源性について、その保険料規模や獲得可能性などの観点から判断するための、材料の提供を目的とした。

資源性の判断にあたっては、各プロジェクト案件における、損害保険を含む調達のあり方、また経済合理性などの点において現段階で不透明な部分も多く、契約獲得の現実性に関する評価が難しい面がある。

以下では、現段階における資源性判断に資することを目的に、一帯一路を源泉とする損害保険の保険料規模、またわが国企業の一帯一路への参加に影響を与えるであろう、わが国政府および経済界の一帯一路に対する最近の動き、およびわが国損害保険各社が保険資源を取り込むにあたり、有効と想定される枠組みの観点から検討材料を提示する。

#### (1) 損害保険の保険料規模

一帯一路を源泉とする損害保険としては、各種プロジェクト工事中のリスクを補償する工事保険や海上保険、請負賠償責任保険などが挙げられる。

また、各種プロジェクト工事完成後のリスクを継続的に補償する火災保険や施設賠償責任保険などの需要も見込まれる。

スイス再保険研究所 (Swiss Re Institute)<sup>30</sup>では2030年までの期間で、中国国内でのプロジェクト工事中のリスクを補償する保険料規模を160億ドル、中国国外でのプロジェクト工事中のリスクを補償する保険料規模を140億ドルと推計している。

また、プロジェクト工事完成後のリスクを補償する中国国外の年間保険料規模を140億ドルとしている<sup>31</sup>。

これら中国国内外別の、プロジェクト工事中および完成後のリスクを補償する保険料規模の全体像は、図表10のとおりである。以下では、「a.プロジェクト工事中の保険料規模」および「b.プロジェクト工事完成後の保険料規模」の各項目にて、対象地域や保険種目の内訳などについて説明する。

また、図表10に算入していない保険資源として、資金の未回収リスクを補償する取引信用保険や、域内経済の発展に伴う各種損害保険需要の拡大などがある。これらについても、一帯一路から創出される損害保険市場といえる。

なお、本項で取り上げた保険料規模の推計は、限られた情報に基づいており、今後の一帯一路の具体化に伴う各種調査研究での精緻化が期待される。

<sup>30</sup> 2017年9月末時点において、スイス再保険研究所（およびスイス再保険）以外が公表する、一帯一路関連プロジェクトのリスクを補償する損害保険料規模の試算は確認できなかった。

<sup>31</sup> Swiss Re, “China’s Belt & Road Initiative, and the impact on commercial insurance” (2016.10) および Swiss Re Institute, “China’s Belt & Road Initiative: the impact on commercial insurance in participating regions” (2017.3)

**図表 10 一带一路を源泉とする保険料規模（全体像）**（注1） （単位：億ドル）

	中国国内	中国国外	合計
プロジェクト工事中	160	140	300
プロジェクト工事完成後	160 <sup>(注2)</sup>	140	300

（注1）「プロジェクト工事中」の保険料は期間建のスポット保険料、「プロジェクト工事完成後」の保険料は年間保険料。

（注2）中国国内の「プロジェクト工事完成後」の保険料規模は、「プロジェクト工事中」における中国国内外の保険料規模の比率から160億ドルと推計した。

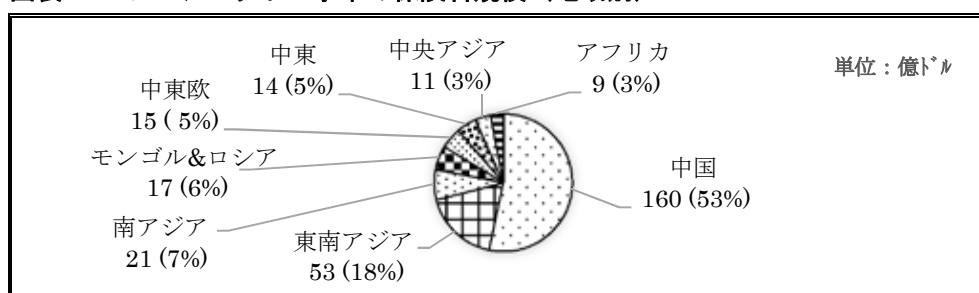
（出典：Swiss Re, “China’s Belt & Road Initiative, and the impact on commercial insurance” (2016.10)および Swiss Re Institute, “China’s Belt & Road Initiative: the impact on commercial insurance in participating regions” (2017.3)などをもとに作成)

### a. プロジェクト工事中の保険料規模

プロジェクト工事中のリスクを補償する保険料規模である300億ドルの地域別ウェートは図表11のとおり、中国国内が53%で最も多く、ついで東南アジア（18%）・南アジア（7%）の順となっている。また、中国国外での保険種目別のウェートは工事保険が73%を占めており、ついで海上保険（24%）、賠償責任保険（3%）となっている（図表12参照）。

アーンストアンドヤング（Ernst & Young）、アリアンツ（Allianz）では、プロジェクト工事中の施設等に起因するリスクを補償する損害保険に加え、取引信用保険の需要が見込まれることに注目している<sup>32</sup>。また、ロイズは取引信用リスクに加え、政治的リスクおよびサイバーリスクへの対応の必要性についてもコメントしている<sup>33</sup>。

**図表 11 プロジェクト工事中の保険料規模（地域別）**

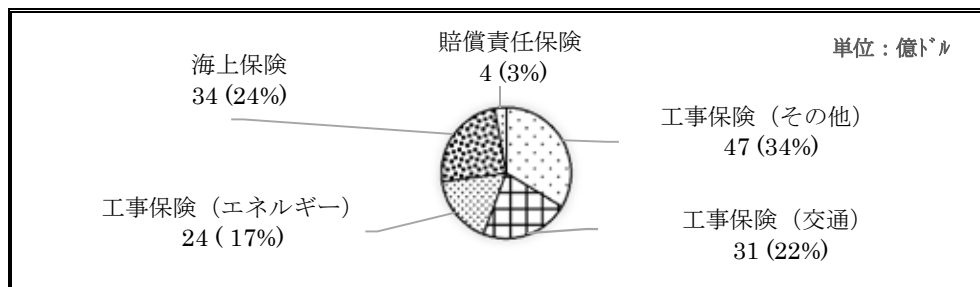


（出典：Swiss Re, “China’s Belt & Road Initiative, and the impact on commercial insurance” (2016.10)および Swiss Re Institute, “China’s Belt & Road Initiative: the impact on commercial insurance in participating regions” (2017.3)などをもとに作成)

<sup>32</sup> Ernst & Young, China, “Navigating the Belt and Road” (2015.8)および Xinhua Finance Agency ウェブサイト「Insurance industry to benefit from Belt and Road Initiative」(2017.5)

<sup>33</sup> Jordan Lynn, “Lloyd’s reveals Asia plans” (2017.4)

図表 12 プロジェクト工事中の保険種目別ウェート（中国国外）



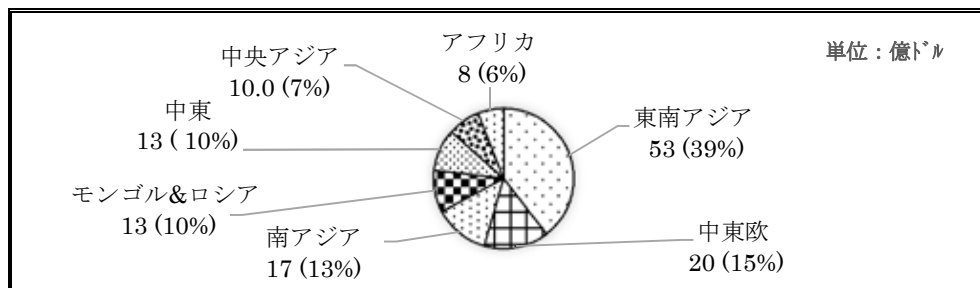
(出典 : Swiss Re Institute, “China’s Belt & Road Initiative: the impact on commercial insurance in participating regions” (2017.3)をもとに作成)

### b. プロジェクト工事完成後の保険料規模

プロジェクト工事完成後のリスクを補償する年間保険料規模は総額 300 億ドルであり、中国国外で 50%弱の 140 億ドル、その内火災保険が 135 億ドルを占めている。また、対象となる施設の大部分は、発電用プラントや石油・天然ガス輸送用のパイプラインなどエネルギー関連施設になることが予想されている。

なお、中国国外での火災保険料の地域別ウェートは図表 13 のとおり、東南アジアが最大規模 (39%) であり、次いで中東欧 (15%)、南アジア (13%) の順となっている。

図表 13 プロジェクト工事完成後の火災保険料（中国国外・地域別）



(出典 : Swiss Re Institute, “China’s Belt & Road Initiative: the impact on commercial insurance in participating regions” (2017.3)をもとに作成)

## (2) わが国の対応

わが国の政府・経済界の一带一路に対する最近の動きとしては、日中政府間で一带一路の進め方を含む議論を継続することで一致するなど、方向性として概ね前向きであり、この傾向が続けば、一带一路の各プロジェクトへの日系企業の参加が増加する可能性がある (図表 14 参照)。

一方でわが国政府は、AIIB の運営について、ガバナンスの確保などについて中国政府に要請しており<sup>34</sup>、また経済団体は、「一带一路構想には不明な点も多く、今後さま

<sup>34</sup> 外務省ウェブサイト



ざまな機会を捉えて具体的な内容の把握に努めることが必要」<sup>35</sup>との認識を示している。これらの現状をふまえ、損害保険各社においては、予断無く環境変化を注視することも必要と考えられる。

**図表 14 一帯一路に対するわが国の対応**

対応主体		時期	最近の動き
政府		2017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どのような貢献をしていくか議論していくこと」で一致。
経済界	経済団体	2017年 5月	経済同友会は、AIIB への関わり方に関し、コンプライアンスとガバナンスをチェックしながら、前向きに捉えるべきとコメント。
		2017年 7月	経団連は、一帯一路の具体的な内容の把握に努めながら、一帯一路に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	2017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 <sup>(注)</sup>	2017年 5月	当該協力協会の設立に合わせ、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。

(注) 中国が主導する非政府間・非営利団体で、27カ国の107の金融機関がメンバーになっている。アジアにおける金融機関の交流・協力プラットフォームの構築などにより、すべてのメンバーが協会を共同管理し、そのサービスと成果を分かち合うことを目指している。

(出典：外務省ウェブサイト、日本経済団体連合会ウェブサイト、経済同友会ウェブサイトほかをもとに作成)

#### a. 政府の対応

日本政府の対応については、そのメルクマールとして、2015年12月に設立されたAIIBへの不参加が挙げられる。現段階でG7の7カ国の内、不参加はわが国および米国のみとなっている。不参加の理由として日本政府は、「AIIBは、ガバナンス等において高い基準を満たす必要があり、参加については慎重な検討が必要」との認識を示しており、また米国との間で認識・立場が一致していることを挙げている<sup>36</sup>。

一方、2017年に入り日本政府は5月の「一帯一路国際協力サミットフォーラム」へ官民代表団を派遣し、また7月の日中首脳会談では、「一帯一路を含め、日中両国が、地域や世界の安定と繁栄にどのような貢献をしていくか議論していくこと」で一致するなど<sup>37</sup>、一帯一路の下で行われる各種プロジェクトにおけるガバナンスの確保などを中国政府に要請した上で、一帯一路構想へ概ね前向きな姿勢を表明している。

<sup>35</sup> 日本経済団体連合会ウェブサイト

<sup>36</sup> 外務省ウェブサイト

<sup>37</sup> 外務省ウェブサイト

## b. 経済界の対応

経済団体は、2017年5月の「一带一路国際協力サミットフォーラム」および7月の日中首脳会談における日本政府の対応などもふまえ、ガバナンスの確保など具体的な内容の把握を前提に、一带一路への参加について前向きな姿勢を打ち出している（前掲図表14参照）。

中国日本商会は、一带一路関連事項について中国の関係部門と意見交換を実施することや、日系企業に対する情報提供を行うことを目的に、「一带一路連絡協議会」を設置した。設置に伴う記者会見では、「日系企業が主体的に動かなくとも、中国の得意先が一带一路に関連している局面は多い。現在日本企業は、対象国での投資に間接的にかかわっているが、直接参加の関係には進んでいない。今後、直接参加の関係が進展することを願う」とコメントし一带一路への期待感を示した<sup>38</sup>。

また、中国が主導し2017年5月に設立された「アジア金融協力協会」<sup>39</sup>に、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。設立式典に祝電を寄せた中国の李克強首相は「アジア金融協力協会は、中国が推進する『一带一路』の建設に有力な支援を提供できる。標準づくりの先導者となり、アジアひいては世界の金融経済の安定的発展に貢献してほしい」とし、アジア金融協力協会に対し、一带一路への支援を期待する旨表明した<sup>40</sup>。

## (3) 有効な枠組み

わが国損害保険各社が、一带一路を源泉とした各種保険契約の引受と、そこから生まれる収益拡大を目指すために、有効と想定される枠組みについて、主に元受保険会社の立場から考えてみたい。

元受保険会社としてプロジェクト工事中、また完成後のリスクを補償する保険契約を引き受けるにあたっては、十分な引受キャパシティ<sup>41</sup>を確保すること。また、リスクに適応した補償内容に加え、適正な保険金支払いサービス、ロスコントロールサービス<sup>42</sup>などの保険サービスを提供することが求められており、これらの良否が保険契約の引受およびそこから発生する収益拡大の可能性に影響を及ぼす。

一带一路の沿線国におけるプロジェクト工場の現場では、安全対策が不十分であったり、管理体制が整っていない可能性もあるため、ロスコントロールサービスなどを通じて現状を把握し、必要な安全対策の実効性を確認することは、保険契約の収益性の確保に極めて重要となる。

元受保険会社としてリスクが所在する国・地域での保険引受に関する経験や情報が

<sup>38</sup> 日中新聞ウェブサイト「中国日本商会、一带一路連絡協議会を設置」（2017.6）

<sup>39</sup> 前掲図表14を参照願う。

<sup>40</sup> 時事通信社ウェブサイト「アジア金融協会が設立式典＝中国主導107機関参加」（2017.7）

<sup>41</sup> 保険会社の引受能力（引受可能額）のこと。

<sup>42</sup> 損害の発生を予防・防止するための活動のこと。

十分でないケースでは、マーケット特性や関連規制情報の入手、さらに保険金支払いサービスやロスコントロールサービスの提供など、必要なノウハウや機能について、他事業者と連携し補完することが望ましい。

加えて、リスクが所在する国・地域での引受免許を取得していない場合は、現地にて引受免許をもつ元受保険会社とフロンティング協定<sup>43</sup>を締結するなど、これら現地元受保険会社を通じた保険サービスの提供を行う体制を整えることも必要になる<sup>44</sup>。

また、当該国・地域の損害保険の資源性が大きいと判断した場合などは、現地での保険会社の設立や、現地保険会社の買収なども検討の余地が出てくる。検討にあたっては、プロジェクト工事中のリスクを補償する損害保険のほか、工事完成後のリスクを補償する損害保険や、当該国・地域の発展に伴う各種損害保険需要の拡大に対応し、継続的にそれら保険契約を引受ける体制の整備に繋がることも判断材料となる。

以下においては、元受保険会社として必要なノウハウや機能の補完が可能と思われる、大手再保険会社<sup>45</sup>・大手保険ブローカー<sup>46</sup>、また現地元受保険会社との連携効果について整理する。それぞれの連携は有機的に関連しているため、わが国損害保険各社においては、各国・各地域における引受体制の現状をふまえ、連携の全体像を検討することも有効と考えられる。

#### **a. 大手再保険会社との連携効果**

大手再保険会社との連携により、十分な引受キャパシティの確保に加え、大手再保険会社が保有する、沿線国に特有の自然災害リスクや特殊リスクに対応する引受ノウハウの活用が可能となる。これらノウハウを活用し、十分かつ適切な補償内容と、保険料水準のバランスを保つことが収益性の確保に極めて重要である。

また、特約再保険の締結により、例えば一帯一路関連の顧客のニーズに合わせ、各種補償をパッケージ化するなど、カスタマイズされた保険証券についての包括的な出再が検討できることや、個別契約ごとの手続きの煩雑さが解消されるなどのメリットが考えられる。

#### **b. 大手保険ブローカーとの連携効果**

未進出の国・地域での引受や、進出はしているものの、巨大プロジェクトを引き受け

---

<sup>43</sup> 保険会社（フロンティング会社）が他の保険会社の要請により保険証券を発行し、引き受けたリスクのほとんどまたは全部を他の保険会社に出再することを包括的に取り決めた協定。

<sup>44</sup> 唯一の中国国有再保険会社である China Reinsurance (Group) Corporation は、沿線国での保険契約の引受けに備え、各国との業務提携協定を進めている。

<sup>45</sup> A.M. Best, "Best's Special Report" (2016.9)によると、正味収入再保険料（損害保険）における再保険会社の世界トップ3社は、スイス再保険（Swiss Re）、ミュンヘン再保険（Munich Re）、ロイズ（Lloyd's）であった。

<sup>46</sup> Business Insurance, "Broker Trends & Profiles" (2017)によると、収入総額における保険ブローカーグループの世界トップ3社は、マーシュ（Marsh & McLennan）、エーオン（AON）、ウィリス（Willis Tower Watson）であった。

るための経験・情報などが十分でない場合は、大手保険ブローカーが保有するネットワーク<sup>47</sup>の活用により、ノウハウ・機能の補完ができるケースがある。具体的には、当該ネットワークを通じたフロンティング会社へのアクセスや、当該国・地域のマーケット特性、関連規制の把握などが挙げられる。

また、適正な保険金の支払いやロスコントロールなど、顧客サービスに必要なだけでなく、元受保険会社としての収益性の確保に極めて重要な役割を担うサービス提供会社なども大手保険ブローカーが保有するネットワークからの起用を検討できる。これらに加え、再保険会社との仲介も期待できる。

### c. 現地元受保険会社との連携効果

引受免許を取得していない国・地域においては、引受免許をもつ現地元受保険会社とフロンティング協定を締結するなど連携することで、証券発行や保険金の支払いなど、保険会社としての基本業務を委託できる。

また、現地元受保険会社がもつ機能やネットワークを活用し、各種保険サービスの提供を行う体制を整えることが可能となる。

## 4. おわりに

2017年10月24日に閉幕した5年に1度の中国共産党全国代表大会（党大会）において、習近平思想（習近平の新時代の中国の特色ある社会主義思想）が党規約に行動指針として盛り込まれ公式化されるなど、習近平国家主席による権威および権力が強化された。これに伴い、同氏により提唱された一帯一路構想は、より推進力をもった取組となることが見込まれる<sup>48</sup>。

一帯一路を源泉とする損害保険の資源性を判断するにあたっては、各プロジェクトの運営におけるガバナンスの確保などへの懸念があり、今後の動向に注視が必要なものの、想定される保険料は、注目に値する規模になると推計されている。

わが国損害保険各社においては、高度な引受けや保険サービス提供ノウハウを最大限に活用し、また経験や情報の少ない国・地域では、他事業者との連携でそれらを補完することで、最適な補償内容を最適な方法で提供できる可能性があると思われる。

もとより、推進にあたっては収益性の観点が極めて重要なことは言うまでもない。適切なリスク判断に基づいた、補償内容と保険料水準のバランス、また適正な保険金支払いサービスやロスコントロールサービスの提供などを通じて、一帯一路を源泉とする保険資源を収益性のあるものにできるかが取組の要諦となろう。

<sup>47</sup> 一般に、大手保険ブローカー自身の現地拠点に加え、現地保険ブローカーや保険関連サービス提供会社、またフロンティング会社などが、保険ブローカーのネットワークを構成している。

<sup>48</sup> 自らの名前を冠した政治思想が党規約に盛り込まれたのは過去に毛沢東氏・鄧小平氏のみである。

## <参考資料>

- ・アジア経済研究所「一带一路構想と中国経済」(2017.3)
- ・稲垣清「図解中国のしくみ」(中経出版、1997.7)
- ・梅原直樹「中国一带一路構想の特徴と今後について」(2017.3)
- ・SBI アセットマネジメント「中国で一带一路構想に関する国際会議を開催」(2017.6)
- ・岡部直明「一带一路構想にみる中国第一主義」(2017.5)
- ・岸田英明「中国のグローバル化戦略」(2017.7)
- ・国際貿易投資研究所「中国の第13次5カ年計画と一带一路戦略を中心とする対外発掘戦略の国際経済への影響」(2017.2)
- ・佐野淳也「一带一路の進展で変わる中国と沿線諸国との経済関係」(2017.2)
- ・関志雄「動き出した一带一路ー中国版マーシャルプランの実現に向けてー」(2015.4)
- ・張曉光「中国の一带一路戦略大構想が本格始動」(2015.5)
- ・東京三菱UFJ銀行(中国)「第13次五カ年計画が採決」(2016.4)
- ・東京三菱UFJ銀行(中国)「一带一路構想の実施が4年目に突入」(2016.11)
- ・新田堯之「中国が提唱して3周年を迎えた一带一路」(2016.9)
- ・ニューズウィーク日本版編集部「特集：新シルクロード構想中国の野望」(2015.5)
- ・米国保険情報協会(損保ジャパン日本興亜総合研究所訳)「2017 インシュアランスファクトブック」(2017)
- ・みずほ総合研究所「中国・新五カ年計画の骨格と特徴」(2015.11)
- ・みずほ総合研究所「中国の外貨準備減少をどうみるか」(2017.1)
- ・三井住友銀行「一带一路国際会議開催」(2017.5)
- ・三菱UFJリサーチ&コンサルティング「安定成長の新しい仕組みとして動き出した一带一路政策」(2016.6)
- ・安永英資=武谷由紀「メコン地域の経済回廊について(前編)」(2014.6)
- ・Asia Insurance Review, “China’s Belt & Road Initiative: Opportunities and risk for ASEAN” (2017.10)
- ・Business Insurance (2014.9) (2014.10) (2016.7)
- ・CENTER FOR STRATEGIC & INTERNATIONAL STUDIES, “President Xi Jinping’s Belt and Road Initiative” (2016.3)
- ・Ernst & Young, China, “Navigating the Belt and Road” (2015.8)
- ・Jordan Lynn, “Lloyd’s reveals Asia plans” (2017.4)
- ・Munich Re, “The New Silk Road” (2017.5)
- ・Oliver Wyman, “Navigating the New Silk Road” (2017)
- ・PwC, “Opportunities for foreign companies - Repaving the ancient Silk Routes” (2017.10)
- ・Swiss Re, “China’s Belt & Road Initiative, and the impact on commercial insurance” (2016.10)
- ・Swiss Re Institute, “China’s Belt & Road Initiative: the impact on commercial insurance in participating regions” (2017.3)

## <参考ウェブサイト>

- ・ 外務省 <http://www.mofa.go.jp/>
- ・ 経済産業研究所 <http://www.rieti.go.jp/>
- ・ 経済同友会 <https://www.doyukai.or.jp/>
- ・ 国際連合広報センター <http://www.unic.or.jp/>
- ・ 国家外貨管理局 <http://www.safe.gov.cn/>
- ・ 産経新聞 <http://www.sankei.com/>
- ・ 時事通信社 <https://www.jiji.com/>
- ・ 中華人民共和国駐日本国大使館 <http://www.china-embassy.or.jp/jpn/>
- ・ 中国日本商会 [http://www.cjcci.biz/public\\_html/](http://www.cjcci.biz/public_html/)
- ・ トーア再保険 <http://www.toare.co.jp/>
- ・ 日本経済新聞 <https://www.nikkei.com/>
- ・ 日本経済団体連合会 <http://www.keidanren.or.jp/>
- ・ 平和外交研究所 <http://heiwagaikou-kenkyusho.jp/>
- ・ 貿易研修センター <https://www.iist.or.jp/>
- ・ 香港貿易発展局 <http://china-trade-research.hktdc.com/>
- ・ 三井物産戦略研究所 <https://www.mitsui.com/>
- ・ Asian Development Bank <https://www.adb.org/>
- ・ Asian Infrastructure Investment Bank <https://www.aiib.org/en/>
- ・ The Association of Southeast Asian Nations <http://asean.org/>
- ・ BROOKINGS <https://www.brookings.edu/>
- ・ CNBC <https://www.cnbc.com/>
- ・ Hellenic Shipping News Worldwide <http://www.hellenicshippingnews.com/>
- ・ International Monetary Fund <http://www.imf.org/external/>
- ・ Japan Times <https://www.iist.or.jp/>
- ・ Jardine Lloyd Thompson Group <http://www.jlt.com/>
- ・ Lloyd's <https://www.lloyds.com/>
- ・ Lowy Institute <https://www.lowyinstitute.org/>
- ・ Ministry of Commerce People's Republic of China <http://english.mofcom.gov.cn/>
- ・ Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China <http://www.mfa.gov.cn/web/>
- ・ Munich Re <https://www.munichre.com/>
- ・ NHK <http://www.nhk.or.jp/>
- ・ Reuters <https://jp.reuters.com/>
- ・ Silk Road Fund <http://www.silkroadfund.com.cn/>
- ・ Xinhua Finance Agency <http://en.xfafinance.com/>
- ・ XINHUANET.com <http://jp.xinhuanet.com/>