

中国の海外進出状況—大国化する中国—

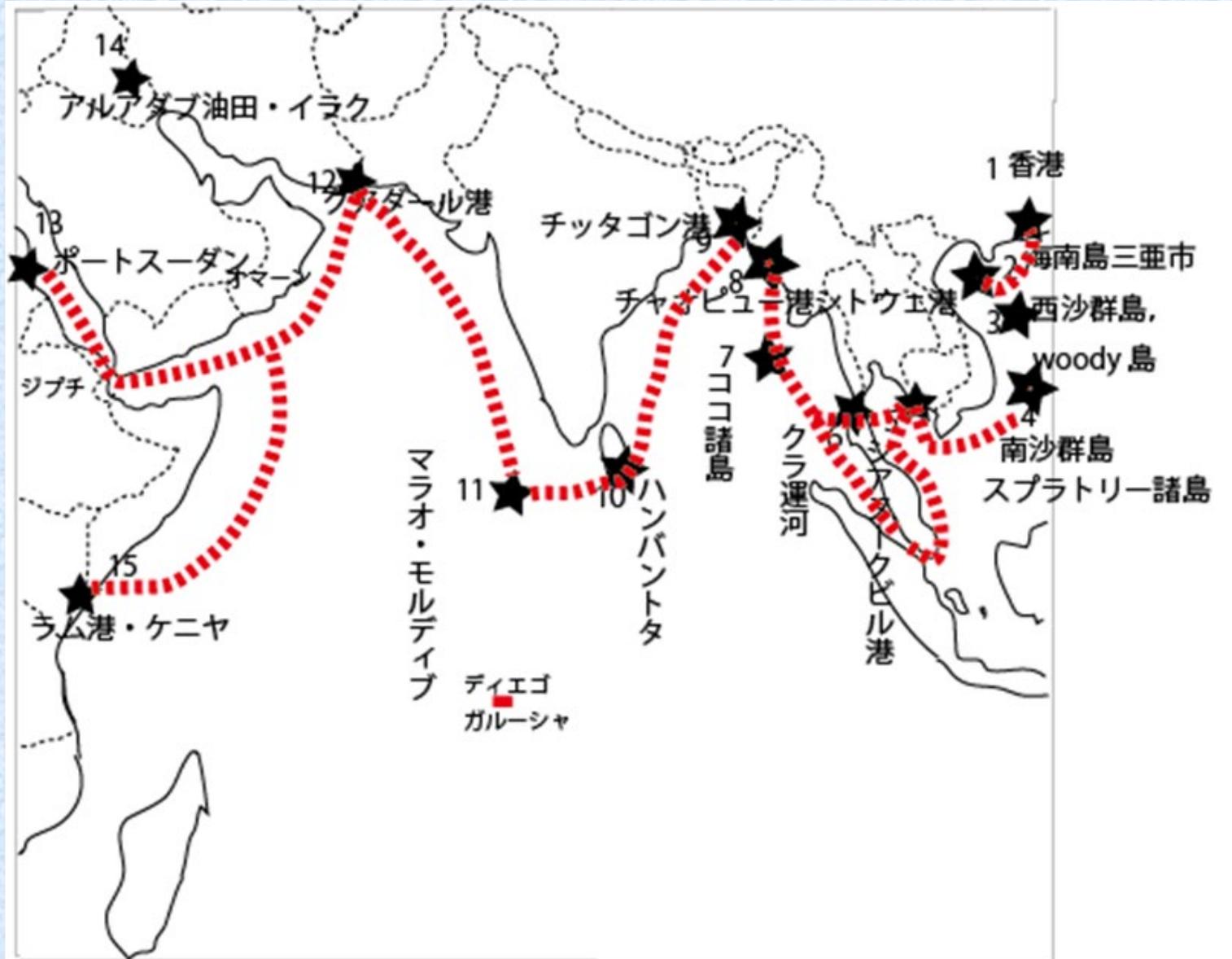
NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク(NEANET)
副会長

三橋郁雄

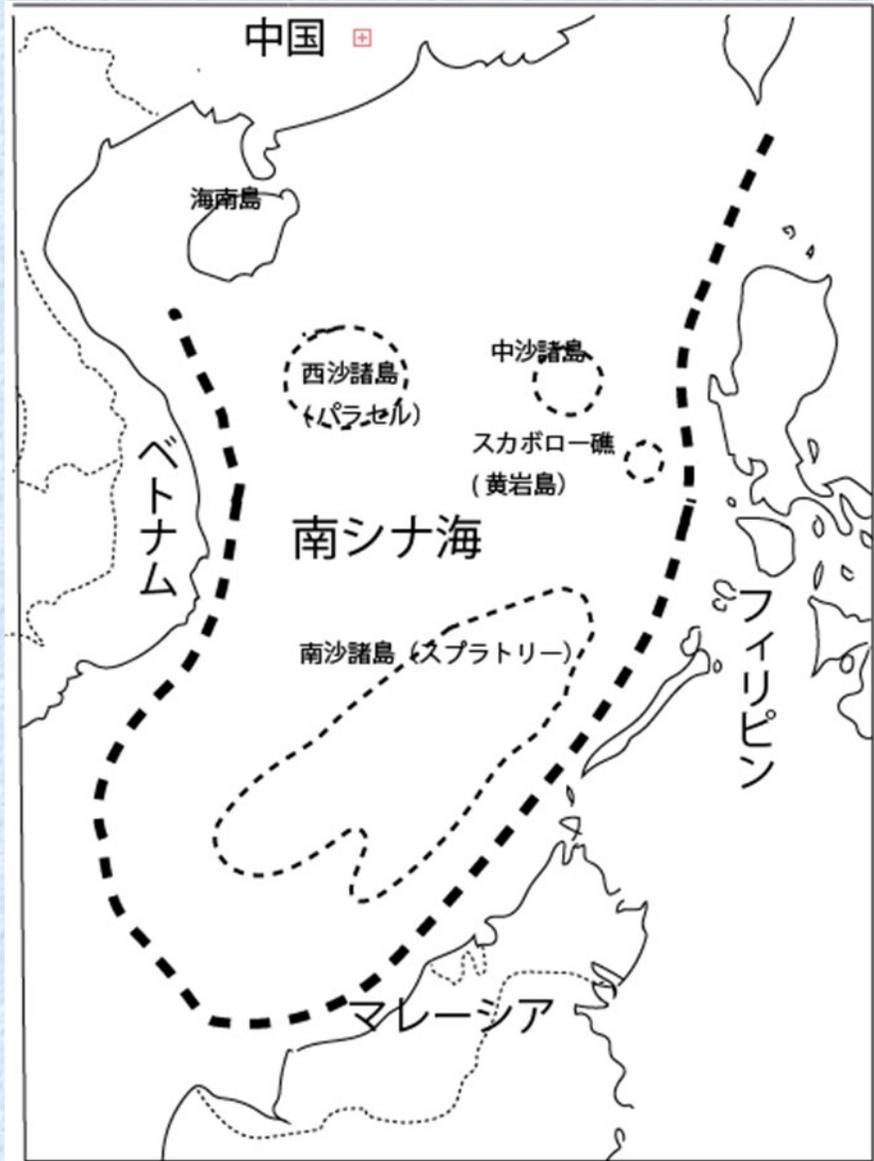
内容

- ◇ 1. はじめに
- ◇ 2. 時代の背景
- ◇ 3. 真珠の首飾り戦略
- ◇ 4. 中国の海外への進出状況
- ◇ 5. 日本の対応
- ◇ 6. 中国の大国化のための条件
- ◇ 7. 結び

2. 真珠の首飾り戦略

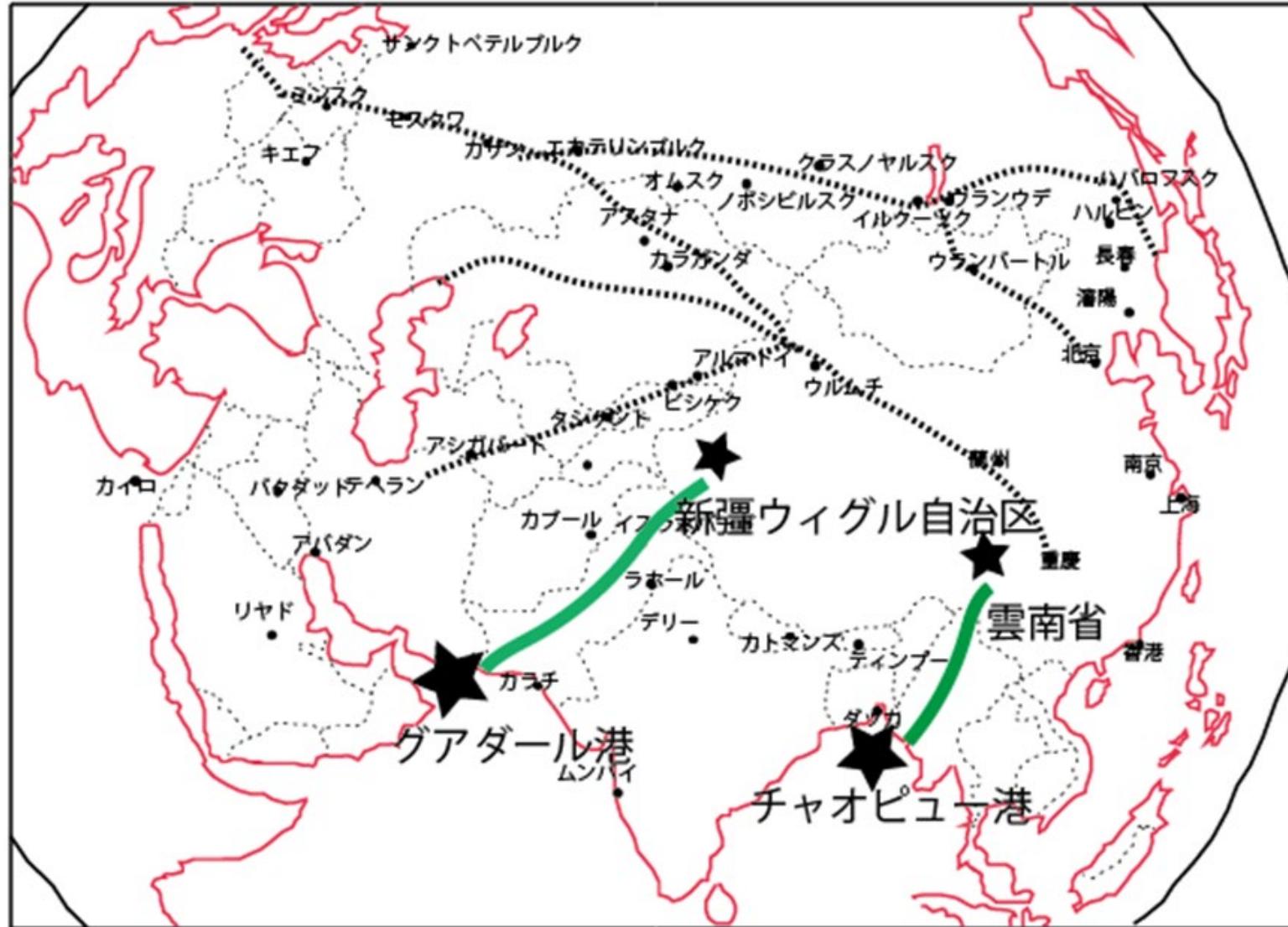


南シナ海領有権問題

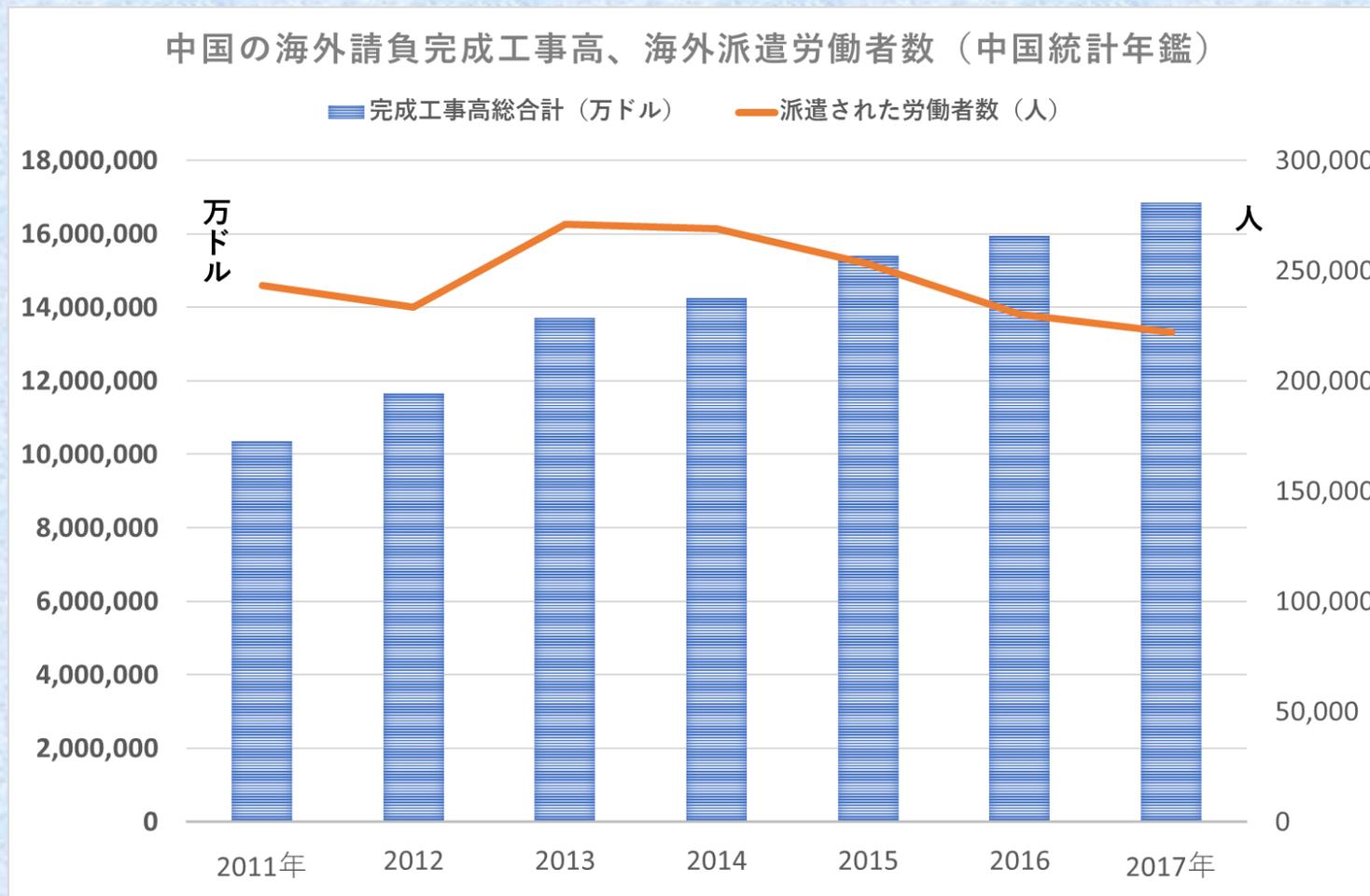


1909	清はバラセル諸島を行政区画に取り込む
1913	清は日本との間でプラタス諸島の領有を確定させた。
1937	日本は、1937年にプラタス諸島、1939年にはバラセル諸島も占領し、南シナ海的全諸島を占有した。
1946	中華民国は、スプラトリー諸島を接収した
1950	中国共産党政権はバラセル諸島のうち、ウッディ島（中国名、永興島）等を含む諸島を占拠した。
1951	スプラトリー諸島についてはフィリピンと南ベトナムが、バラセル諸島についてはベトナムが、領有を主張した。
1951	サンフランシスコ講和条約の締結（1951年9月）
1953	中国は南シナ海にU字線（九段線）を引いて、領有を主張した。
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	南ベトナムはバ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。埋立等を始める。
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 米国は、中国による埋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」作戦を始め、中国が造成した人工島の「領海」を認めない意思を示した。
2015	
2016	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。

ユーラシア陸封地域のインド洋への開放



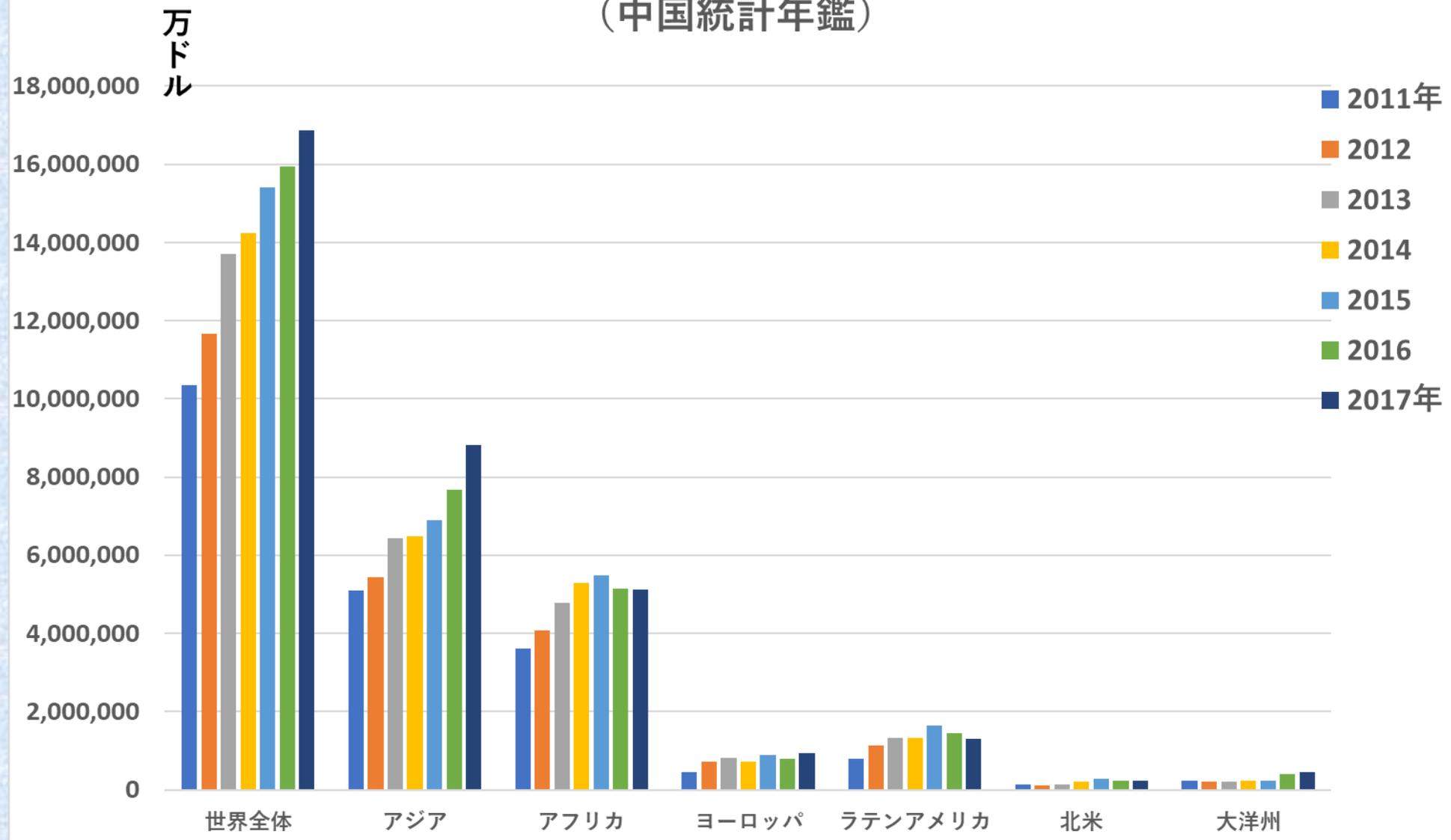
3. 中国の海外への進出状況



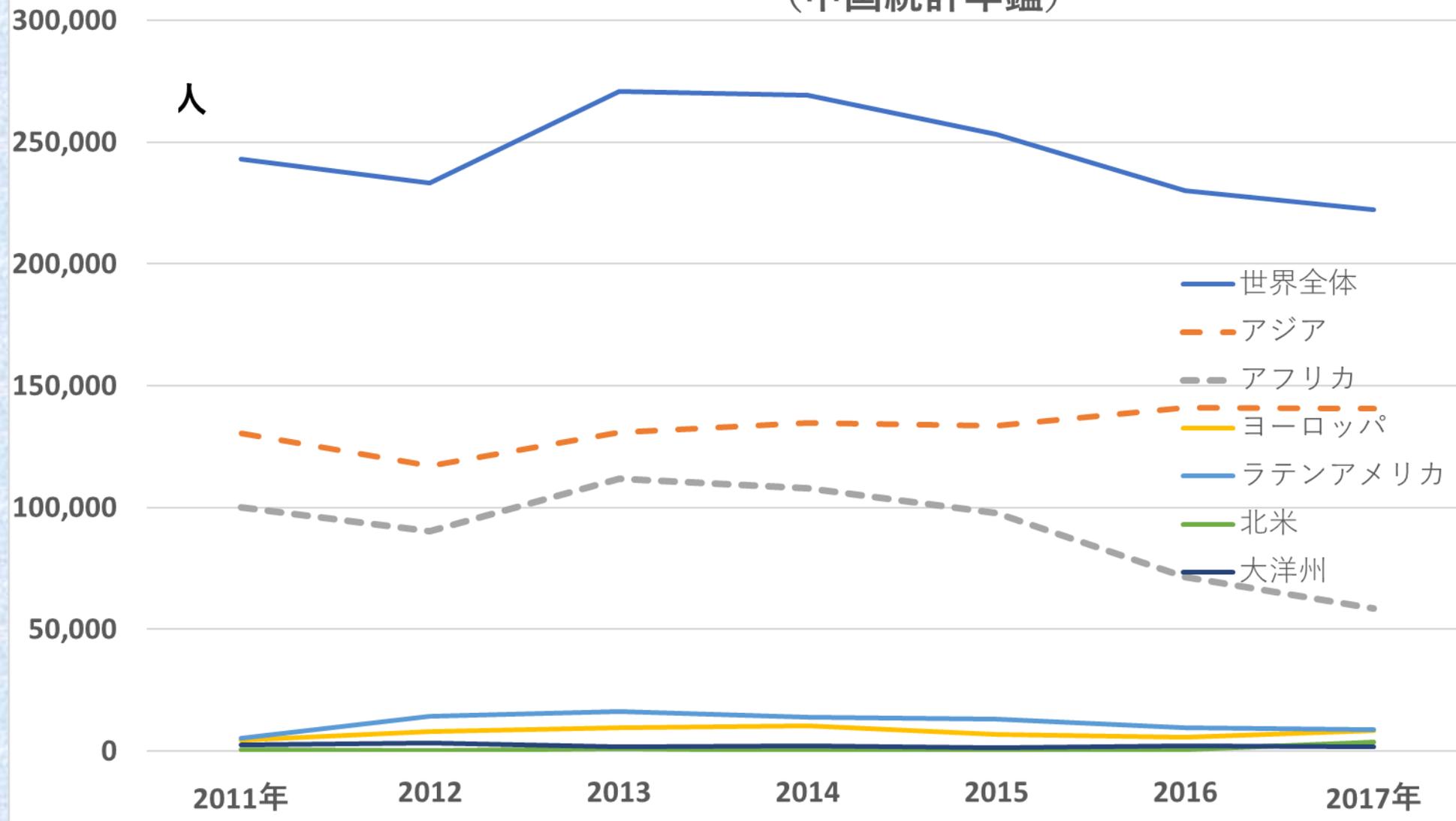
完成工事高は毎年1000億ドルから1600億ドル
海外労働者派遣数は毎年22万人から25万人

中国海外請負完成工事高の世界地域別変移（単位：万ドル）

（中国統計年鑑）



中国の海外派遣労働者数の世界地域ごとの変移（単位：人）
（中国統計年鑑）



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



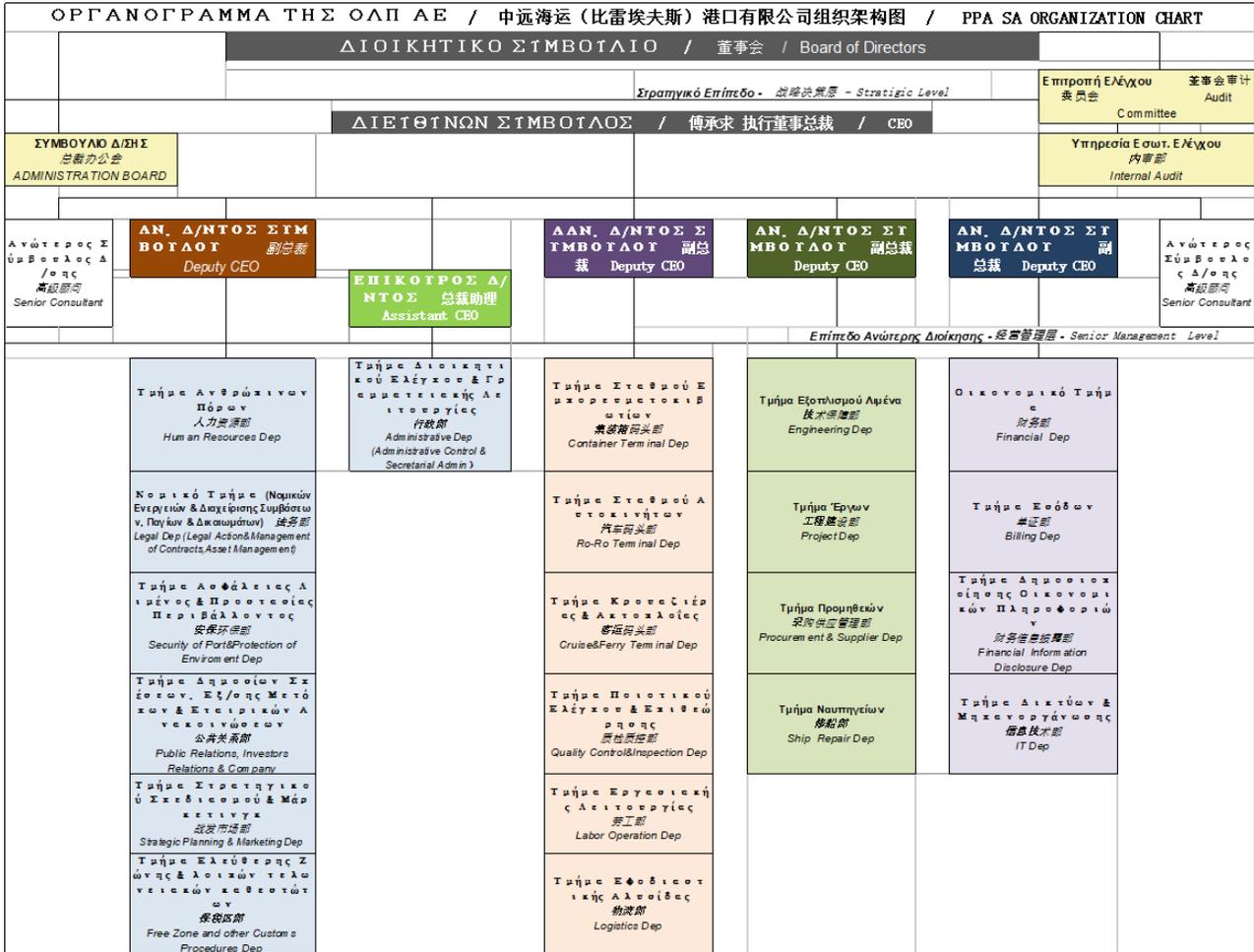
ピレウスは1990年代後半に東地中海のハブポートとして登場してきた。しかしピレウスが三大陸のクロスロードに位置しているにもかかわらず、そのポテンシャルを活かせていなかった。国際的な海運業やコンテナターミナル産業が、この港の施設の建設スピードより速く進展したことによる。貨物の新需要に対応するため、投資（海外資本の投入）を通じてインフラ開発を行う必要性がでてきた。それには4億ユーロ以上の資金がかかる。

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、中国との政府間話し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、オペレーターの経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、Huchison Port Holdingとその子会社のHuchison 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 2

ペルー

中国国有の海運大手、中国遠洋海運集団（コスコ・グループ）はペルーのチャンカイ港の埠頭を買収する。同埠頭の管理会社の株式を60%取得する予定。取得額は2億25百万ドル。同社が南米の埠頭を買収するのは初めて。中国の一带一路の実現に向け、世界各地で拠点確保を急ぐ。コスコ傘下の港湾運営の中遠海運港口が、ペルーの鉱山会社、ボルカンから株式を取得することで両者が合意。ペルーの首都リマ北部にある。交通の要所であるだけでなく、水深が最大で16m。コスコは近年世界各地で埠頭への投資を積極化している。ギリシャのピレウス港、オランダのロッテルダム港、UAEのアブダビなどで、埠頭の利用権を取得。現在は世界の52か所で埠頭を運営している。2019.2.14日経

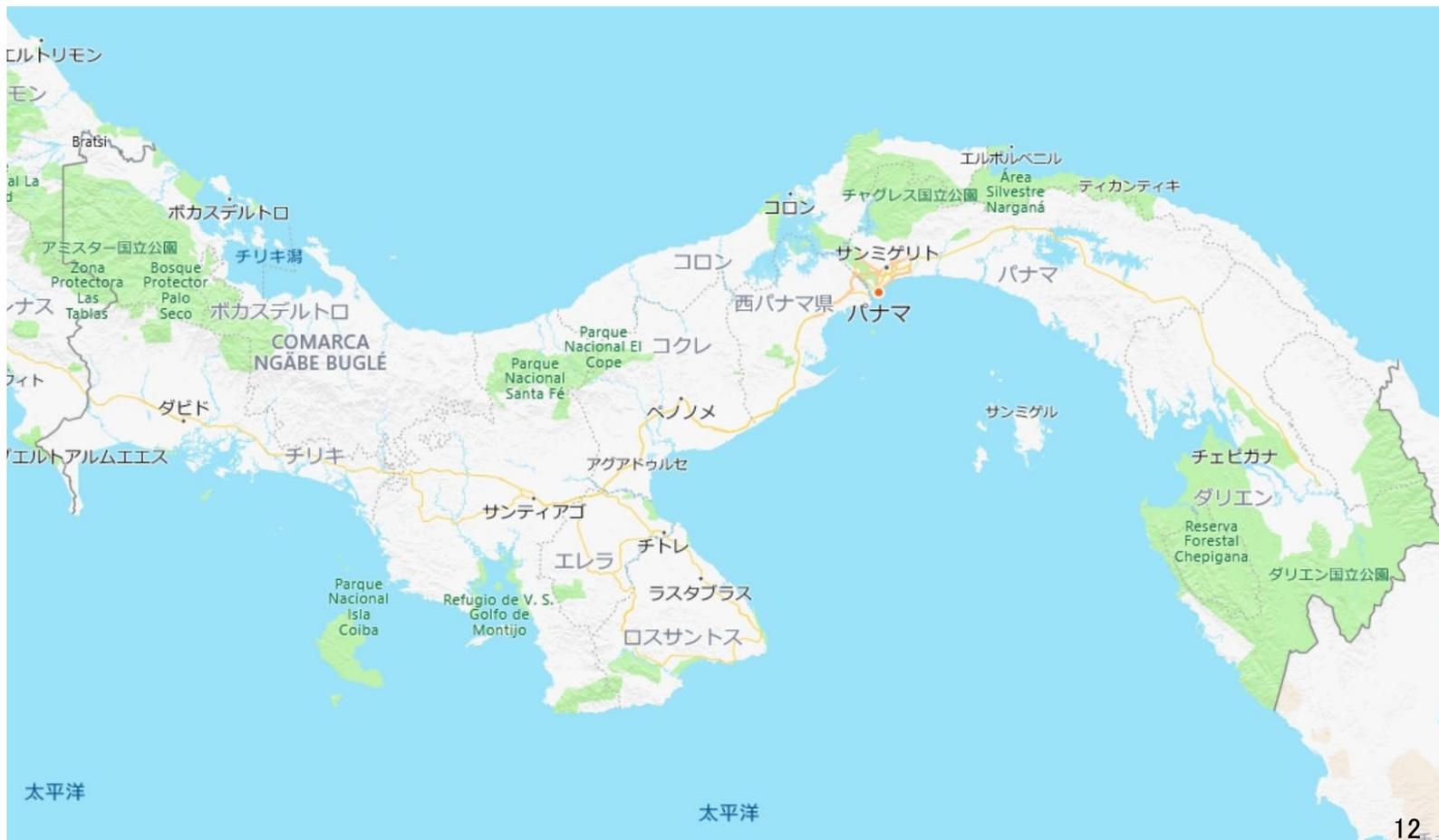


中国による 港湾ネット ワークの形 成3

2016年5月海運庁（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 201, 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。



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

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。

中国によるアフリカ開発(鉄道事業の例)

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（SAIIS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. 日本の対応

安全なシーレーン確保により大陸と海洋をつなげ、
インド太平洋地域の平和と繁栄を追求する

- 🚢 港: カンボジア(シハヌークビル), インドネシア(パティンバン), ケニア(モンバサ), マダガスカル(トアマシナ), モザンビーク(ナカラ), サモア(アピア), スリランカ(コロンボ, トリンコマレー), バヌアツ(ポートビラ), バングラデシュ(マタバリ)
- ✈️ 空港: パプアニューギニア(ナザブ)
- 🛡️ 海洋安全保障及び海上安全: ASEAN, ブルネイ, カンボジア, ジブチ, インド, インドネシア, ケニア, マレーシア, ミャンマー, タイ, フィリピン, セーシェル, スリランカ, ベトナム
- 🔴 対テロ対策: バングラデシュ, ケニア, モルディブ, パキスタン, フィリピン, スリランカ, タイ
- 🔴 災害リスク削減: ASEAN, バングラデシュ, モルディブ, パキスタン, フィリピン, スリランカ, タイ, ベトナム
- 🚢 海賊対策: アデン湾, ReCAAP-ISC(シンガポール)
- 🔴 地雷除去: ASEAN, スリランカ
- ★ 紛争処理: スリランカ
- ⋯ 主な海上航路

黄: 実施済み
青: 実施中

東西経済回廊

・ハイヴァン・トンネル建設(ベトナム)	
・ダナン港改良(ベトナム)	
・第2メコン架橋建設(ラオス)	等
・ラオス国道9号線整備(ラオス)	
・東西経済回廊整備(ミャンマー)	等

南部経済回廊

・ネアックルン橋(つばさ橋)建設(カンボジア)	
・カメップ・チーバイ国際港開発(ベトナム)	
・カンボジア国道1号線改修(カンボジア)	等
・カンボジア国道5号線改修(カンボジア)	等



6. 中国の大国化のための条件

「一帯一路」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、**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）

有難うございました。