

[新連載]

日本から見た
中国の「一帯一路」政策 1

中国「一帯一路」構想への対応

NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク (NEANET)

副会長

田中 弘

一帯一路構想は、世界的、地政学的な長期ビジョンを提示し、ユーラシア大陸を中心に莫大なインフラ需要があることを想起させ、陸海連携による物流ネットワーク等、インフラ整備により、連結性を高めることが経済発展の根幹であることを示した。

他方、途上国のなかには矢継ぎ早の大プロジェクト実施により、過大な対外債務を抱えるところも出てきている。

日本政府は、国際社会共通の考え方（インフラは国際公共財、透明・公正な調達、プロジェクトの経済性、借入国の財政健全性）を前提に、協力の基本姿勢を示している。

個別企業にとっては、一帯一路プロジェクトへの協力だけでなく、それに関連して派生する新たな需要が生まれる可能性もあり、多分野でのビジネスチャンスが期待される。その際には、経済的ニーズ、採算性を十分に検討して対応すべきである。

一帯一路構想の成り立ち

2013年に習近平主席によって提唱された「陸のシルクロード」と「21世紀の海のシルクロード」建設構想が「一帯一路」構想としてまとめられたのは、2015年のことである。他方、その代表的プロジェクトとしてしばしば言及されるいくつかのプロジェクトの開始時期をみると、例えば重慶から欧州向けの鉄道輸送では、すでに2011年からパソコンの輸送によって開かれている。その後中国各地から欧州向けの列車が増便され、今日「中欧班列」として、年間3,000便を超える（2017年）までになった。

雲南省昆明とミャンマーのチャオピュー港を結ぶ石油・ガスパイプラインは、中国にとりマラッカ海峡、南シナ海を回避してエネルギーを確保する死活的なプロジェクトとして計画され、2009年には港とともに整備開始されている。中国パキスタン経済回廊の重要拠点であるグワダル港については、2013年初頭にはその運営権が中国側に譲渡された。また昨年、中国に運営権を99年間与えたとされるスリランカのハンバントタ港も、2008年から中国の融資により建設開始されている。南シナ海からインド洋をめぐる航路に沿って建設されるこれらの港は、一帯一



スリランカ/ハンバントタ港 photo : Deneth17 (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hambantota_Port.jpg?uselang=ja)

路構想の重要な輪を構成し、今日「真珠の首飾り」と呼ばれる。

このように、一帯一路構想が提唱される以前から多くのプロジェクトが着手されていた。その頃は、年率10%を超える高度成長の時代を経て、2010年代から「新常态」といわれる成長率6-7%台の新たな経済運営の時期に入る一方、対外的には海外との経済関係を一層深める段階に入った時代であるとみることができる。この時期にあたり、一帯一路構想としてまとめられたビジョンに沿うものとして意義付けることにより、既存のプロジェクトがあらためて活力を持つとともに、さらに多くの新たなプロジェクトを加速的に実施する推進力となった。

2017年10月の共産党大会において、習近平総書記は「今世紀中葉、富強、民主、文明、調和の美しい社会主義現代化強国を築き上げる」（新華社）とし、中国の発展が新たな段階に入ったことを宣言した。そして、「全面的開放の新たな枠組みづくりを促す。中国の開放の扉が閉ざされることはない。それはますます大きく開かれていくだけである。「一帯一路」建設を重点とし、海外から引き入れることと、海外に出ていくことの両方の重視を堅持し、共同協議、共同享受の原則に従い、革新能力面の開放、協力を強化し、陸海内外連動、東西相互支援の開放の枠組みを形成する。」（新華社）と、一帯一路構想が新たな段階の重要な施策であるとした。今後、この目標のもとで、産業政策、技術政策、通商政策が練られていくことになる。

一帯一路構想の狙い

(1) 一帯一路構想のキーワードは「連結性」である。一帯一路沿線国における発展戦略の連携、インフラの連結、貿易の円滑化、資金の融通、人々・文化の交流、を「五通」とし、インフラ開発だけでなく、人々の交流を深め、平和と繁栄までを目指す構想である。そのために、まず東アジア経済圏と欧州経済圏を両端にして、相互の連結性を高める、というのが当初の構想であった (<http://www.yidaiyilu.gov.cn/index.htm>)。

すなわち、「一帯」といわれる経済回廊として、①新しいユーラシア・ランド・ブリッジ、②中国～モンゴル～ロシア、③中国～中央アジア～西アジア、④中国～インドシナ半島、⑤中国～パキスタン、⑥バングラデシュ～中国～インド～ミャンマー、「一路」といわれる海上シルクロードとして①中国沿岸～(南シナ海、インド洋)～欧州、②中国沿岸～(南シナ海)～南太平洋、を提示し、これらの輸送網沿線での産業集積、経済特区開発も展望している。最近では、南太平洋から南米へのルートや北極海航路開発も、一帯一路構想に取り込まれているようだ。

ユーラシア大陸では、かつてシルクロードによる東西交易、文化交流が行われていたが、大航海時代を経た西欧諸国が海洋物流ルートを開くことにより、近代世界が西欧中心に発展してきたといえる。これに対し、20世紀終盤から世界経済発展の中心がアジアに移りつつあるなかで、一帯一路構想は大陸に再びスポットライトを当て、陸の時代、海の時代を経た今日、海陸総合した新たな発展戦略を提示し、経済成長の根幹が物流ネットワークにあることをあらためて指摘した。一帯一路構想が、このような世界的、地政学的なビジョンを提示する側面を持っていることから、多くの注目を集めることになったのであろう。

(2) 一帯一路構想では、中国国内開発にも重点をおいて、それぞれの地域の優位性を活かした開発計画を進めることを提示している。例えば、北西北東地域は中央アジア、モンゴル、ロシアへの窓口、南方地域は東南アジア、ASEAN(東南アジア諸国連合)、GMS(大メコン圏)への窓口、沿海地域はそれぞれ海のシルクロードのコアとして既存の港湾地域を活かした発展、内陸地域特に重慶、西安は西方への重要拠点、また内陸地域がミャンマーやパキスタン経由でインド洋への出口に繋がる、というビジョンが示され、すでに各地で道路、鉄道整備、産業の立地計画などが活発に行

われている。例えば、カザフスタン国境のホルゴスに開設された物流センターでは、中国、中央アジア、中東からの商人との間で活発な取引が行われている、と伝えられている。

かねて沿海地域の発展に比べて奥地の開発格差が指摘されてきた。しかし、海からみれば辺境とみられる内陸部が一帯一路構想によって、ユーラシア大陸へ向かうgatewayと位置付けられたことは、大きな局面転換といえる。

(3) 一帯一路構想では、国連憲章やWTOを尊重し、国際ルール、市場ルールを守り、民主主義、人権あるいは知的財産権の保護に立脚するとしている。だが、実際の場面でこれらが具体的にどのような形で実現されようとしているのか、今のところ明確でなく、まとまった制度作りを担うような国際組織もない。

一帯一路構想に関する各国との協力関係は、中国と各国それぞれとの間で協定を結ぶことによって構築され、中国がその中心に位置するゆるやかな集合体とみることができる。その結果、個別プロジェクトは二国間の合意によって、柔軟に、機動的に実施される利点はある。しかし途上国は中国の経済力、資金力に対して弱い立場にあるので、具体的なプロジェクトの実施には中国の利害が優先される懸念がある。これまでに国際的に築き上げられてきた秩序に対し、中国がどのような秩序を志向するのか現状では不透明であり、周辺に不安感をもたらしている。

この観点から、二つのことに注目したい。本年6月、中国は一帯一路に関わる商事紛争解決のための国際商事裁判所を深圳、西安に設立する、と発表した。このような新組織によって、既存の国際司法組織に対し、どのような法的秩序を構築しようとしているのだろうか。

もう一つは上海協力機構である。本年6月初め開催された上海協力機構の総会は、貿易問題で揺れるG7を尻目に、反保護主義で結束を示すとともに、一帯一路構想と同構想とユーラシア経済連合との接続に言及した。同機構にはユーラシア大陸アジア側の主要な国々がすべて参加している。この機構における協力関係の進展が、今後一帯一路構想にどのように関係してくるのであろうか。

個別プロジェクトには懸念も

中国が進めるプロジェクトの中には、現にいくつかの問題が発生しているものがある。なかでも大型

プロジェクトを次々と手がけることによる途上国の過重な債務負担の問題がある。

スリランカのハンバントタ港に関しては、昨年末運営権を中国側に99年間譲渡することによる対価で対中債務を返済する結果となった。中国の協力により急速に開発が進む反面、対中債務が過大な負担となり、国家財政規律回復が大きな課題となっている。

モルディブでも、首都マレと空港島を結ぶ橋など、中国の協力によるインフラ開発が進んだ結果、対中債務が増大し、将来の返済に懸念が生じている。

マレーシアでは、マハティール首相の再登場により、東海岸鉄道（タイ国境から東海岸のクアンタン港経由クアラルンプール）の建設中止を発表、また、クアラルンプール・シンガポール間の高速鉄道建設計画の中止の意向も表明している。いずれも中国の支援により矢継ぎ早に投資計画を進めてきたもので、その経済性に再検討を要するとの判断からである。

ミャンマーでも、中国から多額の借金を背負うことになるチャオピュー深海港開発計画の縮小が検討されていると報じられている。

これらの状況を見ると、一帯一路構想そのものは長期的なビジョンのひとつとして理解できる面があるものの、いくつかの途上国は、プロジェクトの経済性に疑問がありながら中国マネーを積極的に活用して推進した結果、過大な対外債務を抱えることとなった。

かつて高度成長期を経た日本が、その経済力で世界を席卷するのではないかと不安視されていた時期があった。だが、日本の援助、企業進出を契機として、アジアの途上国が順次成長を遂げた、いわゆる雁行型経済発展に貢献することとなった。途上国への支援は、その国の自主・自立を支えるための支援であるべきであり、一帯一路構想もこれに貢献することを期待したい。

IMFのラガルド専務理事は本年4月、北京での一帯一路に関する国際会議で、本当に必要なプロジェクトを選び、それを効率よく実施すること、また、健全な財政政策のため、増大する債務の注意深い管理が必要、そのことが中国とそのパートナー国にとって将来発生する困難な財務問題から守ることになる、要は透明性が重要、との趣旨を述べている。

一帯一路構想への対応

(1) 日本は以前から、アジア、アフリカにおいて多くのインフラ開発に協力してきている。例えば円借款プロジェクトをとってみても、カザフスタ

ン 鉄道輸送力増強（中国国境貨物積み替え施設など）、ベトナム／ラックフェン国際港建設、ミャンマー／ティラワ地区インフラ開発、インドネシア／パティンバン港開発、ケニア／モンバサ港開発、大メコン圏の東西経済回廊および南部経済回廊整備、等々。今後もこの地域でのインフラ開発を積極的に支援していくことになる。

その場合、中国との競争というよりは、途上国への投資、雇用の促進などを通じて持続的な発展に寄与する質の高いインフラ開発を支援し、かつ、途上国自身がしっかりとした戦略を持って健全に発展するよう協力する、というのが、日本の支援の大切な視点である。

(2) 他方、中国が進める一帯一路プロジェクトに対する協力については、昨年6月の日本経済新聞社主催「アジアの未来」において、安倍首相が日本政府の立場を明確に示している。

「一帯一路の構想は、洋の東西、そしてその間にある多様な地域を結びつけるポテンシャルを持った構想です。

インフラについては、国際社会で広く共有されている考え方があります。

まず、万人が利用できるよう開かれており、透明で公正な調達によって整備されることが重要です。

さらに、プロジェクトに経済性があり、そして、借入をして整備する国にとって債務が返済可能で、財政の健全性が損なわれないことが不可欠であると私は考えます。

国際社会の共通な考え方を十分に取り入れることで、一帯一路の構想は、環太平洋の自由で公正な経済圏に良質な形で融合していく、そして、地域と世界の平和と繁栄に貢献していくことを期待しています。

日本として、こうした観点から協力していきたいと考えます」（政府発表、下線は筆者）

さらにその後の日中首脳会談の経過を踏まえて、政府は昨年末に、「第三国での日中民間経済協力について」を策定、協力対象として、①省エネ・環境協力の推進、②産業高度化、③アジア・欧州横断での物流活用の3分野を例示し、個別案件ごとに検討して支援する、としている。また、本年5月李克強首相来日時に、日中ハイレベル経済対話のもとで日中民間ビジネスの第三国展開推進に関する委員会を設置する旨合意された。

(3) アジア開発銀行はすでに1990年代から、CAREC（中央アジア地域経済協力）やGMSを提

案し、中国もこれに参加して各種プロジェクトへの支援を行ってきた。ロシア主導のユーラシア経済連合は、一帯一路構想との連携を図っている。インドのアクト・イースト政策、モンゴルの草原の道、また韓国のユーラシアイニシアティブなど、それぞれの国益を体しながらの多様な戦略がある。

最近日本は「自由で開かれたインド太平洋戦略」を提唱している。安倍首相は、昨年12月の日中企業家および元政府高官対話において、アジアの旺盛なインフラ需要に対して日本と中国が協力して応えていくとして、「自由で開かれたインド太平洋戦略」のもと、中国とも大いに協力できると指摘、広大な海をすべての人に分け隔てなく平和と繁栄をもたらす国際公共財とすべきである、と述べた。

アジア開発銀行の見通しによれば、アジア・太平洋地域において2016-2030年の間、年平均1.7兆ドルのインフラ需要が見込まれる由。一帯一路沿線国での莫大なインフラ需要を、全て中国主導で対応することは現実的ではないし、中国にとっても結局は過大な負担になろう。各国が協調して取り組む余地は大きい。

昨年11月のAPEC会議のダナン宣言では、「我々は、持続可能な経済成長にとっての質の高いインフラの重要性を改めて強調し、また、適正な投資や強化された官民連携を通じ、量と質の両方においてインフラを推進することを約束する。我々は、連結性に関する様々なイニシアティブ間の一層の連携・相乗効果を奨励し、…」(政府発表、下線は筆者)と述べている。

(4) 一帯一路構想は今後の世界経済発展への地政学的戦略を提示し、個別企業からみても多くのビジネスチャンスがあることを示してくれた。これを契機に、それぞれの立場で対応可能なビジネスチャンスを見つける動きも出ている。例えば、建設プロジェクトの進行に伴い、建機の需要は高まっているし、中国進出企業にとっては、中欧班列の活用も検討されるであろう。一帯一路沿線国での開発が進めば、それに関連して派生する新たな需要が生まれる可能性もある。ただし、ビジネスとしては、政治的利害に惑わされず、経済的ニーズや採算性を十分に検討して対応すべきである。

ちなみに、中国側からみた日本企業への期待として、参考までに次のコメントを紹介しておく。

「中国と日本の協力のポイントは、第一はエネ

ルギーと資源に関する協力強化である。中国も日本もエネルギーと資源の消費大国であり、中国と日本はエネルギーの供給、セキュリティ、輸送等の面において共通の利益がある。第二はハイテク産業や先進製造業における協力である。第三は一帯一路の沿線国での物資調達システムや物流網の構築である。日本はこの面で豊富な経験を有しており、協力を期待している。第四は開発区或いは域外での経済貿易協力地区を構築することである。第五はインフラ建設の協力である。中国と日本は海外におけるインフラ建設で競争もしているが、一帯一路の鉄道、港湾、航空も含めて企業と企業が協力することにより、一帯一路の連結性を高めることが重要である」(張燕生 中国国際経済交流中心首席研究員 2017年5月 日中産学官交流機構の講演会)

日本側経済界としても、昨年11月の日中経済協会派遣の訪中団は一帯一路関連で中国側と率直な意見交換をし、また、12月の日中企業家及び元政府高官対話の共同声明では、「「一帯一路」イニシアティブは、全てのパートナーに対して開放され、透明性、経済性等を基盤として、両国の企業に更に幅広い、活力ある協力のプラットフォームとなりうるものである。双方は「一帯一路」の枠組みを含めて、両国企業が優位性を発揮できる第3国市場における、緊密な協力を図っていくことで一致した」(経団連)としている。

社会主義現代化強国建設の主要政策である一帯一路構想は、中国が新たな発展段階に入ってから、対外的に大きく展開していく側面を持っており、日本の将来への影響も避けられない。他方、刻々と変化する政治経済情勢を反映して、その様相も変化していく。NEANETでは、この構想の進展を客観的、中立的な立場から実態を正確にとらえるべく、多分野の専門家による研究を続けているところである。

profile

田中 弘

(たなか ひろむ)

1965年日本輸出入銀行(現国際協力銀行)入行、1993年ニチメン(現双日)入社、その間海外資源開発融資、プラント輸出等を担当、旧西独、旧ソ連、仏、英に駐在、2004年日本カーボンファイナンス社長、2016年よりNPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク(NEANET)副会長(現職)。