

# 中国の海外進出の状況 — 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

## 1 はじめに

中国のこの20年間の発展はまさに昇龍の勢いである。米国トランプ大統領がアメリカファーストを唱え、内向きの外交政策を始めたのに反し、中国は自由貿易を標榜し、大国としてのユーラシア発展構想、一帯一路を発表した。これは中国が新しい時代を牽引する意図を表明したものであり、今後従来から欧米が作ってきた国際秩序とどう調和していくか、中国のみならず世界の課題と言ってよい。この状況の中で中国の海外への進出が各国と衝突したり、歓迎されたりしている。特に陸の超大国の海洋への進出は我が国の常識を超えるものがあり、それにいかに対応するかは今後の我が国の重要課題である。

本稿では中国の海洋進出を象徴的に表す言葉として近年よく使われている「真珠の首飾り戦略」についてまとめると共に、中国（企業）の海外進出状況、対応する日本のビジョン並びに中国が大国化していくための条件について述べることにする。

## 2 時代の背景

中国はこの30年間急激に成長した。1978年の改革開放政策の導入、2001年のWTOの加盟を経た中国は徐々に国際貿易を通して潤沢な富の蓄積に成功、市場としての海外諸国の存在を強く認識する。海外依存度の増大、激増する外貨準備高を背景に海外資源の安定的確保が叫ばれ、海外での影響力の強化のため積極的に海外に進出を始めた。この時発展が遅れている国内辺境地域の開発を絡めると共に世界各国との共同繁栄を謳う策として一帯一路ビジョンを発表した<sup>1)</sup>。多数の国から好意を持って迎えられており、中国カラーが今後世界中に一層進展する可能性がある。

中国の海外進出を考えると、従来から途上国支援を手掛けて来たアジア開発銀行ADBの運営方針が範となる。ADBによると、世界の経済成長に伴い特にアジアにおけるインフラ投資需要が顕在化してきており、その量は、2016年から2030年にかけて総額で約26兆ドルと推計される。この膨大な需要は各国の財政資金だけでは賄えず、外部資金の導入が不可欠となるが、それには外部からの投資を加速するため、特に運営権の売却を盛り込んだ官民パートナーシップPPP（コンセッション方式）を活用することが必要だとしている。これにより外部事業者の資金や効率的な技術、操業ノウハウをインフラ事業に生かすことが可能となる<sup>2)</sup>。

2015年第12回人民代表大会で李克強首相は国内企業の海外進出を鼓舞する演説を行った<sup>3)</sup>。「世界に進もう戦略（Go Global）の実施スピードを上げよう。中国の企業が海外インフラ

発展事業に参加し、生産能力の向上に向けて外国のカウンターパートに協力するよう要請する」、併せて、「中国の外貨準備高を使用できるチャンネルを拡大し、海外リスクから防護し、中国企業の権利と利益を守るため我々の能力を強化する。中国企業が世界に着実に羽ばたけるようになることを確信している。」一方で中国の海外進出を危惧する声が近年各国から出始めている。その理由の主なもの、中国の経済協力の内容が不透明であり、対象国の対応次第では債務の罠に陥る可能性があることである。現にその例が見られ始めているとしている（後述するスリランカ・ハンバントタ港）<sup>4)</sup>。

## 3 真珠の首飾り戦略

真珠の首飾り<sup>5)</sup>とは、2000年代半ば米国国防総省が報告書「アジアにおけるエネルギーの将来」なる報告書の中で、中国の海洋進出の状況を分析する際に使用した言葉で、その進出拠点をつないでいくと、首飾りのように見えることと、アジアをイメージする真珠で目立ち付けられたものと考えられる（図1参照）。中国側はこの言葉を使用していないが、中国が原油等の輸入の際の大動脈である中近東～香港間の海上交通路（インド洋、南シナ海を通る）の安全確保の観点から、この首飾りの拠点は中国の強い影響下にあるべきであり、その為の措置も考慮されるべきと考えている戦略である。インドから見ると領土問題で対峙する中国がインド洋沿岸国に進出することから、インド国内には警戒する向きもある。なおインド洋の海上交通路の安全保障は米国も強く関与しており、その基地がインド洋の真ん中にある（英領ディエゴガルシアの米軍基地）。なお出典<sup>5)</sup>では拠点到に油田が入っており、これは省略する。またその後新たに中国が進出した港湾もあるのでそれを追加して説明する。表1に真珠の首飾りの対象港湾における中国の関与内容を示す。

この真珠の首飾り戦略は中国からすると、海上交通路の安全確保に加え、海上交通路から中国本土へのバイパス機能及び新疆、雲南省のインド洋への出口、中央アジアの陸封緩和の効果などが期待できることから、一帯一路構想の中核をなすものである。



図1 真珠の首飾り対象港湾（筆者作成）

海上交通路の安全確保：南シナ海ルートにおいては、中国は南シナ海の領有権を主張、軍事施設も配備し、ベトナムなど沿岸国、並びに米国、日本と鋭く対立している。その経緯と紛争諸島の位置図を表2、図2に示す。インド洋ルートの安全確保としてジブチ港、オマーン港湾、グ

<b>1 香港</b>
1997年のイギリスから中華人民共和国への返還の際、中華人民共和国当局は「香港返還後50年間政治体制を変更しない」ことを確約した（一国二制度）。それにより、特別行政区が設置され、ミニ憲法である香港特別行政区基本法の下、高度な自治権を有する。ただし、外交と軍事は中央政府の管轄であり、外交部駐香港専員公署と人民解放軍駐香港部隊が設置・派遣されている。香港には中国共産党の組織は表向き存在しないことになっている。香港には中国海運会社のCOSCOコンテナターミナル（コンセッションによる特許使用権を有する）があり、ハチソン社33%、PSAシンガポールインターナショナルが10%、残り57%はCOSCOが所有している（2012）。
<b>2 三亜市</b>
海南島最南端の町。観光の町。南シナ海の島々、領域を發展させ且つ守る中国海軍の基地がある。
<b>3、4 西沙群島、南沙群島</b>
南シナ海では沿岸各国による領有紛争が100年前から続いている（表2参照）。その中で2007年中華人民共和国が中沙諸島だけでなく南沙、西沙の両諸島を含む領域に海南省に属する行政区画である「三沙市」を設置した（中国国务院が三沙市の成立を正式発表したのは2012年7月）。
<b>5 シアヌークビル港、カンボジア</b>
中国資本の経済特区（開発面積が1,100ha）があり、すでに100社以上が入居している。一方、2012年日本の円借款で新たな経済特区が完成。総面積70ha、販売面積45ha、2017年現在日系企業3社入居、経済特区を運営しているのはシアヌークビル港湾公社。2016年に公社が上場し、13.5%の株式をJICAが買収した。現在、JICAはカンボジア経済財務省（株式75%を保有）に次ぐ大株主となっている。因みに日本からカンボジアへのODAの2016年までの累積額は2796億円である。
<b>6 クラ地峡、タイ</b>
2015年5月14日に広州のメディアが「中国がクラ地峡運河プロジェクトの覚書に署名した」と報じた。しかし、中国もタイも関与を否定した。
<b>7 Coco諸島、ミャンマー</b>
2014年アンダマン諸島、ニコバー諸島のインド海軍高官は、「中国は民政目的の滑走路を建設している。中国軍自体のプレゼンスはない。事態は脅威的ではない。いくつかの民生上のインフラ開発があるが脅威ではない」とのべた。
<b>8 シトウエ港、ミャンマー</b>
中国よりもインドによる協力が積極的に行われている。バングラデシュとミャンマーに挟まれたインド北東部7州への物流を改善するためインドが港湾整備している。2010年着工。インドが資金を投じ、インドの民間企業も参画。今後はカラマン川の内陸水運、パレウの内陸港及びインド北東部ミゾラム州を結ぶ道路を整備する。
<b>8 チャウビュ港、ミャンマー（シトウエ港と同じ湾内にある）</b>
2009年、2011年に中国とミャンマーは中国企業の管理下でチャオビューに新しい深海港及び経済特区を開発する覚書を調印した。2015年12月、ミャンマー議会が深海港と工業地域の開発についてCITICグループとの契約を承認した。140億ドルのプロジェクト。これにより、チャオビューと雲南省の国境都市瑞麗を結ぶ高速道路の建設が実現する可能性が出てきた。雲南省昆明に向けた石油・ガスパイプライン（中国・ビルマ・パイプライン）は2013年に完成。総工費25億ドル、ミャンマー国内は800km、さらに雲南省以降1600km。省都昆明からは別のパイプラインに接続し、東の貴州省、広西チワン族自治区にガスを送る。2013年から天然ガスを輸送開始。30年期限の購入契約。2015年に初めて原油輸送開始。年間2200万トンの原油輸送予定。中国までの高速道路、鉄道の建設に関する合意書が2011年までに締結されており、中国内陸部の物流の出口港としての整備が進められている。
<b>9 チッタゴン、バングラデシュ</b>
中国はバングラの港湾都市チッタゴンの南にあるソナディア島に港を建設する計画であるが、その近く（マタハリ）では日本が別の港湾建設でバングラ側と合意済み。現在、日本は、マタハリ深海港の商業港開発についてはJICAによるFSを実施中、また、円借款で火力発電所の石炭専用港を整備中。
<b>10 ハンバントタ港、スリランカ</b>
スリランカ政府は2017年7月29日、赤字を出し続けていた同国南部ハンバントタ（Hambantota）港の99年間運営権を11億ドルで中国企業に譲渡する契約を結んだ。同港の株式の70%を中国の国有企業である招商局港口（China Merchants Port Holdings）に売却する。11億ドルの他に、招商局港口は港の開発のためにさらに6億ドル（約660億円）を投資する。公式の統計によると、同港の累積債務は過去6年間で3億ドル（約330億円）に達した。政府はその返済のために年間6000万ドル（約66億円）以上を支払っている。プロポーザルでは、中国国有企業は港の99年間の特許使用権を獲得し、15,000エーカー（6070ha）の工業地帯を所有することになる。（AFPによる）
<b>11 マラオ、モルディブ</b>
2017年12月中国モルディブ自由貿易協定（FTA）が調印された。首都マレと空港島を結ぶ全長2kmの「中国モルディブ友好大橋」があり、空港北側の人工島では、中国工商銀行が融資し、中国企業が7,000戸の住宅地を造成することになっている（日経180116）。
<b>12 グアダル港、パキスタン</b>
2000年パキスタンが深海港を建設するための資金を中国に求める。開発第一段階に中国は2億ドル注ぐ。2007年1月開港。シンガポールPSAが40年間の管理契約を結ぶ。PSAの管理下で、4つのコンテナ積卸場、バラ積み貨物ターミナル、二つの石油ターミナル、RoRoターミナル、穀物ターミナル、の建設を計画したが、パキスタン海軍用地の取用が出来ず全く実現せず。PSAは撤退し、2013年、中国建築工程総公司の子会社である中国海外控股集团が港湾管理権を引き継いだ。2015年遅く、この港は正式に中国に2059年までの43年間リースされた。グワダル港は国有企業のGwadar Port Authorityにより所有されるが、中国国営企業のCOPHCにより運営される。2015年4月、パキスタンと中国は中国パキスタン経済回廊（CPEC）の開発で合意、中国が460億ドルの支援を行う。グワダルは陸の「一帯一路」と海上シルクロードを接続するところと考えられている。中国海外港湾ホールディングスが2016年6月、20億ドルのグワダル経済開発特別区の建設を始めた。
<b>13 ポートスーダン、スーダン</b>
中国がポートスーダンに何らかの権益を有しているとの情報はない。
<b>無番 ジブチ</b>
2017年中国の海軍基地が完成した。2016年10月エチオピア・アディスアベバとジブチを結ぶ鉄道が開通した。中国がこの鉄道に出資し建設を行った（2009年日本はソマリア沖・アデン湾の海賊対処のため護衛艦2隻を派遣、同年6月からはP-3C哨戒機による活動も開始。2011年6月には航空隊の拠点をジブチに設置した）。
<b>無番 ドックム港、オマーン</b>
ドックム港はオマーン中部、マスカットとサラララの間に位置する。ここに中国オマーン産業パークがあり、2015年に、両国は中国オマーン（ドックム）産業パーク協力枠組み協定を締結した。その運営は寧夏中阿方投資会社である。2017年1月、アジアインフラ投資銀行AIIBと特区管理委員会は融資協定を締結、ドックム港商業用埠頭建設プロジェクトに2.65億米ドルの融資を提供することを決めた。
<b>15 ラム港、ケニヤ</b>
港湾建設契約は2014年9月に工事開始することとして、Kenya Ports Authorityと中国通信建設会社によりサインされた。落札額は410億円（1sh = 1円と換算）。最初は3パース建設する。最終的には32パースの大港湾になる。

表1 「真珠の首飾り」の対象港湾における中国関与の状況（筆者作成）  
No.14は油田のため省略

1909	清はパラセル諸島を行政区画に取り込む
1913	清は日本との間でブラタス諸島の領有を確定させた。
1937	日本は、1937年にブラタス諸島、1939年にはパラセル諸島も占領し、南シナ海の全諸島を占有した。
1946	中華民国は、スプラトリー諸島を接収した
1950	中国共産党政権はパラセル諸島のうち、ウディ島（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、パ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	南ベトナムはパ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
2015	米国は、中国による埋立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。
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。

表2 南シナ海領有権問題の経緯  
出典：日本大百科全書(ニッポニカ) <https://kotobank.jp/word/南シナ海問題-169674>、より筆者作成

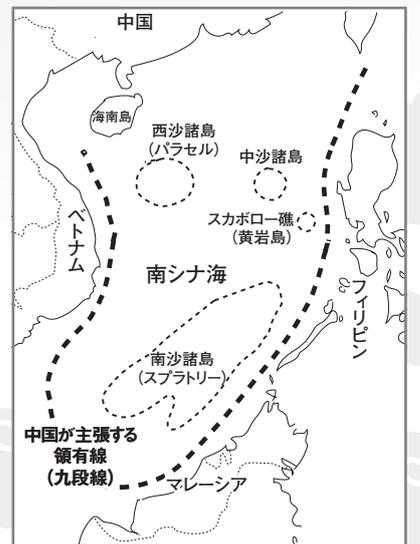


図2 南シナ海地図（筆者作成）

アダール港、ハンバントタ港、チャオピュー港、シアヌークビル港、へはすでに中国が進出している。

**海上交通路のバイパス機能:** チャオピュー港（近くの沿岸で天然ガスが取れる）は雲南省に向けて石油・ガスパイプラインが整備されており、安全保障上課題が多いマラッカ海峡、南シナ海を経由しない輸送を可能にしつつある。

**新疆、雲南省のインド洋への出口:** 新疆はパキスタン・グアダール港経由、雲南省はビルマ・チャオピュー港経由インド洋に出られる。今後、後発であったこれら中国辺境地域の発展に大いに貢献すると考えられる。

**中央アジアの陸封緩和:** 中央アジア諸国はパキスタン・グアダール港を経由してインド洋と結ばれる可能性が高い。

#### 4 中国の海外への進出状況

中国の海外への進出は世界各地で近年著しいものがある。その状況を中国の海外請負建設事業高と海外派遣労働者数で見てみる<sup>6)</sup>。期間は2009年から2015年までである。

ここでいう海外請負建設事業とは、国際的に共通のやり方に従い、(中国の)国内企業若しくはその他組織が外国において契約し実行する建設事業のことで事前調査、設計、工事、工程管理、資機材購入、建設、技術相談、プロジェクトマネジメントを含む(中国のODAは公表されていないがこれを含むと考えてよい)。

海外派遣労働(者)とは、外国の労働力を募集若しくは雇用することを許可された海外企業若しくは同関係機関と契約書を取り交わす中国企業の実施する業務のこと。彼らはサインされた契約書と関連する手続きに応じて、組織化された募集と選考に基づき、外国の雇用主に労働役務を提供するため海外に中国市民を派遣する。

**アジアでの中国関連の建設事業**(図3、図4): 例えばインドは、2013年まで年間50～70億ドルが続いていたが、2014年以降は同25億ドル程度である。インドの派遣労働者数は5,000人以下で逡減傾向にある。マレーシアは逡増傾向であり、2015年に1万人に達した。インドネシアは2万人の時もあった。

**雲南省周辺国**(図5、図6): 2011年中国国务院は、南西部の門戸開放として、人口400万人の昆明を玄関口とし、同省の4,000kmの国境沿いで投資と貿易の流れを活性化することを掲げた。この効果を調べるため、雲南省の近隣国、ラオス、ベトナム、ミャンマー、タイについて示す。建設事業高はベトナムが25億ドルから40億ドルの間にある。カンボジアは年間10億ドル程度である。派遣労働者数では、ラオスが12,000人程度で漸増傾向にある。ベトナム、ミャンマーはアップダウンが激しく、2015年にはいずれも4,000人程度である。

**中国パキスタン経済回廊関連**(図7): 新疆のインド洋出口が予想されるパキスタン関連を示す。建設事業高2015年は50億ドルである。派遣労働者数は2015年に6,000人程度になっている。

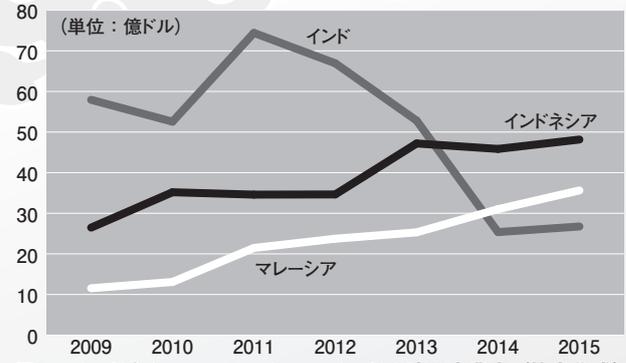


図3 インドネシア、マレーシア、インドの建設事業高 (筆者作成)

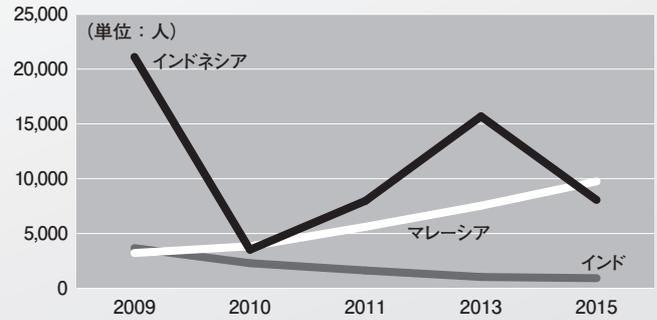


図4 インドネシア、マレーシア、インドの派遣労働者数 (筆者作成)

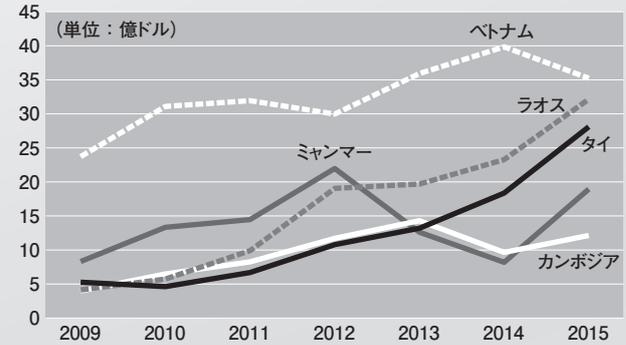


図5 雲南省近隣国の建設事業高 (筆者作成)

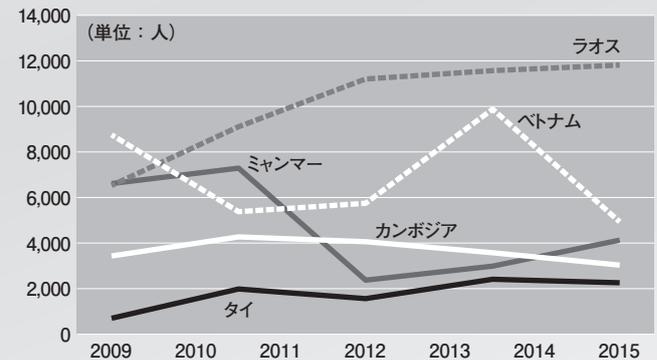


図6 雲南省近隣国の派遣労働者数 (筆者作成)

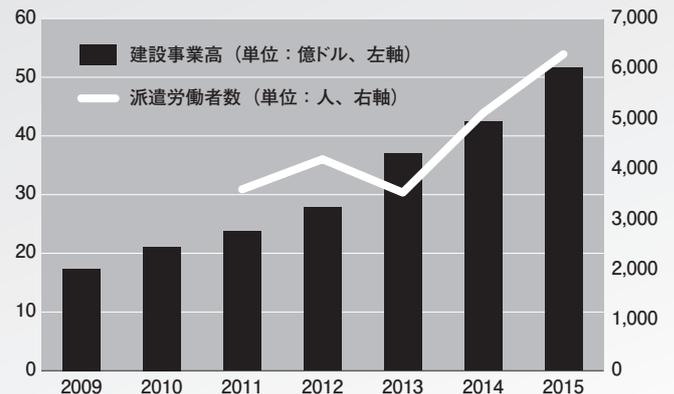


図7 パキスタンにおける建設事業高と派遣労働者数 (筆者作成)

## 5 日本の対応

日本は従来から長く海外援助を展開してきており、中国を含めたアジアの経済発展に大いに貢献してきたが、その効果はこの地域の近年の活発な経済活動、平和の維持という形で具現している。その中国が近年は大国化に向けて海外進出を目指しており、日本との競合が見られるようになった。こうして中国の「自由で開かれたインド洋太平洋戦略」が発表された。

### ①「自由で開かれたインド洋太平洋戦略」

具体的内容は図8の通りである<sup>7)</sup>。中国の戦略は2で述べたように中国国内企業を鼓舞する面が強いが、日本のビジョンは南シナ海紛争などをにらんで国際法の順守などを強調するものとなっている。

### ②日中の規模についての比較 (表3、表4)

中国の規模を日本の経済協力ODA (2016年時点で62年間の累積額) と比較する。

中国の数値 (2009年から2015年までの累積額) は当該国との合作の事業規模と考えられる。投入された中国の公的資金の規模は不明である。日本の数値は投入された公的資金規模であり、事業規模ではない。比較の土台が異なるが、大まかな比較はできる。

中国はパキスタン、マレーシア、カンボジア、ラオスにおいて7年間で日本の62年間分を凌駕する勢いである。

<b>1 法の支配、航行の自由、自由貿易等の普及・定着</b>
■米国・インド、豪州、ASEAN諸国、英仏等の欧州諸国、中東諸国等との連携・協力
■国際場裡やメディア等での戦略的発信
<b>2 経済的繁栄の追求</b>
■①港湾、鉄道、道路、エネルギー、ICT等の「物理的連結性」、②人材育成等による「人的連結性」、③通関円滑化等による「制度的連結性」の強化
⇒東南アジア域内の連結性向上 (東西経済回廊、南部経済回廊等)、南西アジア域内の連結性向上 (インド北東州道路網整備、ベンガル湾産業成長地帯等)、東南アジア～南西アジア～中東～東南部アフリカの連結性向上 (モンバサ港開発等)
■経済的パートナーシップの強化 (FTA/EPAや投資協定等を含む) 及びビジネス環境整備
<b>3 平和と安定の確保</b>
■インド太平洋沿岸国への能力構築支援
⇒海上法執行能力や海洋状況把握 (MDA) 能力の強化、人材育成等
■人道支援・災害救援分野での協力
■海賊対策、テロ対策、不拡散分野等での協力

図8 「自由で開かれたインド洋太平洋戦略」 (外務省、西ヶ廣氏による)

インド	497.2
パキスタン	120.3
インドネシア	508.4
マレーシア	101.9
ベトナム	275.6
ミャンマー	126.0
カンボジア	36.5
ラオス	25.4
スリランカ	124.3
タイ	257.4

表3  
日本のODA累積額  
(億ドル、2016年までの累計額、  
ドルは1ドル=110円で換算)

インド	357
パキスタン	221
インドネシア	272
マレーシア	162
ベトナム	228
ミャンマー	98
カンボジア	67
ラオス	114
スリランカ	99
タイ	87

表4  
中国の海外請負建設事業高  
(億ドル、2009年から2015年までの  
累計額)

## 6 中国の大国化のための条件

中国が大国化を果たしていくためには幾つかの課題がある。例えばスリランカのハンバントタ港の例を挙げて、中国企業は政情不安な国にも投資を考慮し、利益が出る可能性が殆どないプロジェクトにも中国資金が流されている、との指摘がある<sup>8)</sup>。中国の「内政不干渉」なる政策が援助の実施に当たり現地の腐敗したエリート官僚層の不正利徳の源となる、との批判もある<sup>9)</sup>。腐敗層は支払い不能になれば自国の資産を切り売りしかねない。これは被援助国を利することにはならない。この恐れのあることは中国の信用にかかわる問題である。

既に中国ではこれに対する反省の意見が出ている。日本企業は援助を行うにあたって、現地の社会環境などを時間をかけて調査し、必要とされる援助を行うのに対し、中国は相手とのコミュニケーションが不足しているうえに「何でも急ぎすぎる」と指摘。それゆえ中国がミャンマーに対して行った援助では、水力発電用のダム建設が中断したり、銅鉱山開発プロジェクトでは「中断と再開を繰り返す」など、順風満帆ではないプロジェクトが多いと指摘した<sup>10)</sup>。

一言で言えば、中国は事業実施に当たり、より透明性を高める必要がある。

また、最近政権交代が行われたマレーシアでは、現在の最優先課題は国家債務の削減であるとし、中国の発展により齎される様々な機会は評価されるものの、従来からの中国との協力事業は見直しをするとされている。中国外務省は、時点の変化に伴い異なる意見が出てくるのは避けられない、これらは長期的かつ友好的2国関係に基づく協議により解決することが出来る、と述べている<sup>11)</sup>。しかし見直しは被援助国が契約違反による多大な損害賠償を伴う可能性がある。

## 7 結び

現在日本は中国と第三国事業について日中協力が出来ないいか模索をしている。被援助国から見ると、事業化の難しい案件も日中の良い面を出し合うことで具体化が進むことも考えられる。いずれにしろ中国の大国化は時代の趨勢であり、日中関係が平和でかつ安定しないとアジアの繁栄はないので、長期に亘る高い視野からの取組が両国に求められる。

[出典] 1) 田中「港湾」2018.9、2) 日本経済新聞2017.6.14、3) Report on the work of the government, March 5, 2015、4) トム・ミラー「中国の「一帯一路」構想の真相」、2018.5、5) ウィキペディア、6) 中国統計年鑑、7) 外務省資料、8) 4)と同じ、9) 4)と同じ、10) 中国メディア快報2018.8.16、11) Global times (AIIB web-site)2018.8.22

### profile

三橋 郁雄

(みつはし いくお)

昭和45年京大工学研究科修了、運輸省に入り、第一港湾建設局長、環日本海経済研究所特別研究員を経て現在はNPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長、NEANET-OOA研究会員。