

日本にとっての「一帯一路」

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

2017年5月の第1回一帯一路国際フォーラムでは、一帯一路構想の基本理念が高々と打ち上げられたのに対し、本年4月の第2回フォーラムはやや様相が異なった。近年の国際的な批判を背景に習近平主席は、国際スタンダードに基づき、持続可能なインフラプロジェクトの建設を行う、との趣旨を述べた。一帯一路構想はここにきて転機にきているものといえよう。本連載を締めくくりに際し、連載開始後の情勢も加え、一帯一路の概要と対応について重複を避けつつあらためてとりまとめる。

一帯一路構想の理念と実際

(1) 中国の経済成長と一帯一路

第1表は、過去200年にわたるGDPの推移を地域別に示したものである。19世紀初頭には中国、インドを中心とするアジアが世界GDPの半分以上を占めていたが、その後100年の間に産業革命を経た欧米が逆に半分を超えた。ところが20世紀後半以降、産業開発、技術開発の進展によって、アジアが欧米を逆転しつつある。特に中国の発展が目を引く。この結果今日では、多くの国で中国が対外貿易の国別第一位を占めることとなった。また、中国は各国との間の産業のサプライチェーンに深く組み込まれている。このように特に今世紀に入ってから、中国経済は貿易、投資など種々の形で、すでに世界に大きく影響を与える存在になってきている。

このような中国経済の発展は、社会主義を維持しながらもグローバル経済に加わることによって実現できたといえようが、今日ではその基盤となる国際秩序自体がゆらぎ始めている。2015年に一帯一路構想を体系的にまとめた「シルクロード経済帯と21世紀海のシルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」(以下「ビジョンと行動」)は、一帯一路構想成立の背景として以下のような趣旨を述べている。

「特に金融危機の影響が依然続いているなか、世界は不安定になり大きく変化しつつある。既存の国際ルールは修正されつつあり、諸国は大きな変革の途上にある。一帯一路構想は国際協力の新しいモデルを探求する。そのため、アジア、欧州、アフリカの間の連結性開発を推進する」

これは、アジア開発銀行がかねて指摘していたこと、すなわちアジア地域における莫大なインフラ需要の存在をあらためて想起させ、世界経済発展の新たな可能性を示すことになった。また中国としては、国内開発で育った産業の次の活動場所としてのビジョンを示すことにもなった。

(2) 一帯一路は緩やかな概念

一帯一路の代表的プロジェクトの多くは、中国経済の発展に伴って、2013年に習主席が一帯一路構想を提示する以前から着手されていた。構想はこれらを全体的に一つのビジョンのもとにまとめる旗印のようなもの

第1表 GDP (PPP) の推移 (1990年ドル)

	1820	1870	1913	1950	1973	1989	2008
西欧	23.1%	33.1%	33.0%	26.2%	25.6%	22.4%	17.1%
内 フランス	5.1%	6.5%	5.3%	4.1%	4.3%	3.8%	2.8%
ドイツ	3.9%	6.5%	8.7%	5.0%	5.9%	4.9%	3.4%
イタリア	3.2%	3.8%	3.5%	3.1%	3.6%	3.4%	2.3%
英国	5.2%	9.0%	8.2%	6.5%	4.2%	3.5%	2.8%
他の西側	1.9%	10.0%	21.3%	30.7%	25.3%	24.7%	21.4%
内 米国	1.8%	8.9%	18.9%	27.3%	22.1%	21.5%	18.6%
旧ソ連	5.4%	7.5%	8.5%	9.6%	9.4%	7.7%	4.4%
アジア	59.4%	38.3%	24.9%	18.6%	24.1%	30.8%	43.7%
内 日本	5.0%	2.3%	2.6%	3.0%	7.8%	8.3%	5.7%
中国	32.9%	17.1%	8.8%	4.6%	4.6%	7.7%	17.8%
インド	16.0%	12.1%	7.5%	4.2%	3.1%	3.9%	6.7%
その他	10.2%	11.1%	12.2%	15.1%	15.7%	14.4%	13.3%
世界	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料：Angus Maddison, Contours of the World Economy, 1-2030ADにより試算

であったといえよう。そのもとで、さらに各種プロジェクトが加速的に進められてきた。しかし、一帯一路は詳細なルールのもとに実施されるというよりは、「ビジョンと行動」にその基本理念が示されているのみであって、全体としては緩やかな概念であるといえよう。

「ビジョンと行動」ではアジア、欧州、アフリカ間の連結性推進を主眼としていたが、今では太平洋、中南米、北極海まで広がっている。ほとんど世界全体を一帯一路で覆うということになれば、ますます「緩やかな概念」としての色彩が強まってきている。

このように広範な地域を対象としたとしても、中国がすべてのインフラ需要に対応することはできない。従って、この理念のもとで実際にどのようなことが行われているか、をプロジェクトごとにみていく必要がある。多くのプロジェクトの可能性があるなかで、一帯一路と称して取り組まれているプロジェクトは、現状では中国政府主導で、かつ主に国有企業が従事し、中国の資金提供で実施されており、背景にある戦略的側面（主に経済と外交、安全保障との関連）を指摘されることも多い。「ビジョンと行動」には連結性開発の主眼として、輸送、エネルギー、通信が掲げられている。今日に至るまでの経過をみると、この3分野が掲げられている意味をあらためて考えさせられる。

(3) 一帯一路の成果と内包するリスク

本年4月中国側発表の「『一帯一路』共同建設のイニシアティブ 進展、貢献と展望」（「一帯一路」建設事業推進指導グループ弁公室）によれば、本年3月末現在125か国および29の国際機関と協力合意文書を締結、デジタルシルクロードに関して16か国と協力文書を締結したほか、知的財産権、エネルギー供給等の個別分野でも各国と協力関係を築いてきた。中欧班列については、2018年末までにユーラシア大陸16か国108都市と結び、累計13,000便を運行、110万TEUを運んだ。積載率は中国発94%、中国着71%となった。2017年の中国と一帯一路沿線国とのサービス・貿易の総額は前年同期比18.4%増で、中国全体のサービス・貿易総額の14.1%（前年同期比1.6ポイント増）。沿線国での国際工事請負高は2013-2018年で4,000億ドルを超えた、という。

本年6月世界銀行は一帯一路の効果とリスクを分析した「Belt and Road Economics, Opportunities and Risks of Transport」を公表した。これによると、一帯一路が完全に実施されれば、輸送コストと所用時間が改善され、経済回廊参加国は、税関手続き遅延改善、貿易制限緩和措置をとることによって、実質所得が2～4倍になる。また、世界の貿易は1.7～6.2%増加、実質所得は0.7～2.9%増加する、とした。さらに、一日3.20ドル以下で暮らす貧困層の32百万人を救うことができる、としている。

ただし、一帯一路推進における透明性、開放性が限定的であり、参加国の経済基盤やガバナンスの脆弱性によって、次のようなリスクがあるとしている。すなわち、①モンゴル、モルディブなど12か国がすでに債務増大に直面しており、中長期的にみて債務の持続性に懸念がある。②当該プロジェクトに最も相応しい企業が従事するためには、開放的で透明性のある調達など国際的な慣行に従うことが必要。③世界のCO₂排出量を0.3%増加させる、国によっては7%以上増加するところもある。④労働者の流入により社会的緊張をもたらす可能性がある。

途上国の債務増大に関しては、世界開発センター（Center for Global Development）も、昨年3月に同様の懸念を示す報告を発表した。公的債務の対GDP比が高く、かつ対中国債務の比率が特に高い国として、パキスタン、モンゴル、モルディブ、ラオスなど8か国を特に懸念のある国としている。

一帯一路の今後

(1) 修正を加えながら現実的に対応

一帯一路プロジェクトには、経済性に問題がありながら矢継ぎ早に進められた、とか、途上国側の債務負担能力を超えて実施されてきた、という評価がしばしばみられる。例えば、中欧班列は今のところ中国地方政府からの輸送費補助によって成り立っているとされる。ミャンマーのチャオピュー深海港開発は、投資額を縮小して段階的に進めることとなった。マレーシアの東海岸鉄道は一時凍結されたが、再交渉により投資額を縮小して再開されることとなった。他にも多くの国で計画中止、延期とするケースがみられる。

これらのプロジェクトは中国国有企業が受注し、資金も中国内の開発金融機関からの融資で賄うケースが多く、中国の財政力によるところ大である。第2表は一人当たりGDPの国別ランキングである。国内の経済格差を反映して中国は比較的低いランクにありながら、ランクの高い国に巨額の支援をする例もみられる。また、最近の経済成長の減速や、いわゆる中所得国のワナからの脱却など、国内経済の課題が山積している。このような状況下、一帯一路に協力する多くの国々に対応するための財政力を維持できるか、が課題である。

先の国際フォーラムで、習主席は次のような点に言及した。最近の国際的な批判を意識したものであろう。

「国際スタンダードとルールに基づいたプロジェクトの開発、運営、調達、入札」

「プロジェクトは経済的、財政的に持続可能であること」

「途上国債務の持続可能性のためのガイドラインを策定」

「質が高く、持続可能なインフラ建設を目指す」

途上国債務に関しては、スリランカがハンバントタ港

第2表 一人当たりGDP(名目)(2018年)

順位	国	一人当たりGDP (名目)
1	ルクセンブルグ	114,234ドル
2	スイス	82,950ドル
3	マカオ	82,388ドル
4	ノルウエー	81,695ドル
5	アイルランド	76,099ドル
⋮		
9	米国	62,606ドル
⋮		
18	ドイツ	48,264ドル
⋮		
21	フランス	42,878ドル
22	イギリス	42,558ドル
⋮		
26	日本	39,306ドル
27	イタリア	34,260ドル
⋮		
44	ギリシャ	20,408ドル
⋮		
46	オマーン	19,302ドル
⋮		
57	ハンガリー	15,924ドル
⋮		
61	モルディブ	14,501ドル
⋮		
65	ロシア	11,327ドル
⋮		
68	マレーシア	10,942ドル
⋮		
72	中国	9,608ドル

資料：IMF統計

の運営権を与えた例に始まり、いわゆる債務のワナとして懸念がひろがった。中国はIMFとも協議し、Debt Sustainability Frameworkを策定した。本年4月IMFラガルド専務理事は、一帯一路はあらゆる面においてsustainableであるべきである、注意深くmanageしなければ債務問題の増加につながる、上記のFramework策定は正しい方向への動きである、との趣旨を述べた。

前述のように、そもそも一帯一路は、詳細な規定のない緩やかな概念であるがゆえに、状況に応じて修正し、現実的に対応しながら展開していくものとみられる。

(2) 多国間の協力へ発展できるか

中国はいくつかの国際機関とも協力関係を結んできているが、一帯一路に対する最近の懸念は、その構想が主に中国と相手国との二国間の協力関係が進められていることが一因であると考えられる。相手国の多くは経済規模の小さい国々である一方、中国が唯一の権

威であり唯一の支援国であるという関係が望ましいことであろうか。

他方で、既存秩序も多くの問題を抱え見直しの時期にきている。そのうえ、気候変動問題やサイバー経済の進展など、新たな課題も次々と生じている。これらの問題の解決策は、今や中国抜きでは実効性をもたない。しかし、既存秩序を築いてきた先進国側も、このところ内向き傾向になり、世界的視野で主導権をとる力がない。途上国とはといえば、現状では中国マネーに頼らざるを得ないとしても、中国一国に過度に依存することへの警戒気運も出てきている。

2018年2月、当時のドイツのガブリエル外相は、一帯一路が欧米の価値体系・社会モデルに対抗するシステムを構築しつつあることを指摘しつつ、現状、中国だけが世界的、地政学的戦略を有している、欧米諸国はそれに対抗できる新しいグローバルな秩序構築のアイデアを提示していない、と述べている。

一帯一路がこれからの世界経済発展の新たなビジョンの一つを提示したことは明らかである。先進国側も既存秩序を見直しつつ新たなビジョン提示に取り組むべきである。すなわち、今後の発展への多国間協力は、双方にニーズがある。世界的ビジョンは世界的調和のもとで可能である。

前述の世銀報告は、一帯一路が途上国の成長に大きく貢献するとすれば、それは多国間で知恵を出し合い、真に途上国のためになるよう進めることによって、世界的ビジョンとして成功が保証されるであろう、そのために透明性が重要、と指摘している。例えば、途上国の債務問題について、旧西側諸国は共同して取り組むシステム(パリクラブ)を築いている。中国もこれに正式参加して情報を開示し、途上国の健全な発展に貢献することが望まれる。

アジアインフラ投資銀行AIIBは、現在の路線を継続する限り、多国間協力の一例となるかもしれない。当初欧米日の間では、中国の利益のために一帯一路プロジェクトを推進する機関ではないか、との懸念があった。しかし英国はじめ欧州各国が参加してからのAIIBは、調達や環境審査のルールなどを制定して、国際金融機関としての体裁を整えてきた。また既往の融資案件の多くは、アジア開発銀行、世界銀行、欧州復興開発銀行など既存国際金融機関との協調融資であり、これらの機関のルールに反することなく運用されている。

日本にとっての一帯一路

(1) 協力への基本姿勢

- ① 一帯一路への協力に関し、2017年6月に安倍首相が示した4つの条件が、以後日本政府の基本方針となっている。「万人が利用できるよう開かれている

こと」(開放性)、「透明で公正な調達」(透明性)、「プロジェクトに経済性があること」(経済性)、「借入国の財政の健全性が損なわれないこと」(財政の健全性)である。安倍首相はさらに、この4条件を取り入れることによって、一帯一路が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することを期待する、と述べた。

- ② 2018年10月の安倍首相訪中時には、第1回の第三国市場協力フォーラムが開催された。そもそも一帯一路に限らず、上記4条件によって質の高いインフラ開発を支援するというのが日本の途上国支援の基本姿勢であり、日本も世界の膨大なインフラ需要に対応するビジネスを支援していく立場から、一帯一路についても、条件を満たすプロジェクトがあれば協力を検討し、支援する、というのが第三国協力の趣旨である。

中国が政府主導で途上国支援を進める際に、事業性判断などに経験不足があるのであれば、第三国協力において、日本がこれまで培ってきた途上国支援の経験を活かすこともできよう。

- ③ 日本が議長国となった本年6月のG20首脳宣言で、「質の高いインフラ投資に関するG20原則」が採択された。同原則には、「質の高いインフラ投資は、インフラの資産価値や経済・環境・社会面での便益との比較において、…インフラのライフサイクルを通じた全体的なコストを考慮することにより、価格に見合った価値を実現するとともに、ライフサイクルコストの観点から支払い可能なものであるべきである」などがある。また首脳宣言は、債務の透明性向上、持続可能性確保の重要性を指摘している。
- ④ 莫大なインフラ投資需要があるとしても、支援各国の公的資金による対応には限界がある。他方で、途上国の過剰債務の問題も出てきている。民間資金を動員するために、途上国の投資環境の整備や官民協力のPublic Private Partnershipの仕組み作りなどで、日本の貢献が期待される。

(2) 個別案件での民間企業の協力

一帯一路によって、世界には莫大なインフラ投資需要があることにあらためて気づかされた。一帯一路プロジェクト実施に関連して、多くのビジネスチャンスが期待される。それには、①プロジェクト建設そのものに参画する(上記の第三国協力の対象プロジェクトなど)、②建設に関連する諸設備の供給(建設機械などの需要)、③完成したプロジェクトの運営管理への協力(物流管理ノウハウなど)、④完成プロジェクトの活用(中欧班列の利用など)が考えられる。これらのビジネスを推進するかどうかは、それぞれの企業の経営判断によるが、

中国が国際スタンダードに従っているかどうかを指摘されることが多い段階では、案件の健全性、採算性に充分配慮の要がある。

(3) 北東アジアへの展開

一帯一路は中国東北地域から東方へ展開する動きもあり、日本海周辺地域において新たな構想が生まれるだけでなく、従来からある諸構想がこれと結びついて活性化することも予想される。北朝鮮をめぐる情勢にはなお注視の要があるが、日本海対岸における種々の構想にはあらためて注目して、日本海をめぐる動きをどのように取り込んでいくか、を検討しておくべきである。

- ① 「ビジョンと行動」において中国東北地域には陸海複合一貫輸送によるロシアとの協力強化が期待されており、東北各省ではロシア極東や朝鮮半島との連携の具体策が検討されている。プリモリーエ1、2の活性化、図們江地域開発の具体化につながる可能性がある。
- ② 韓国では東西両海岸からユーラシア大陸に向けての経済ベルト建設の構想があり、東は図們江からロシア極東、西は中国に入り一帯一路に結びつく可能性がある。
- ③ 中国の北極白書(2018年)は北極圏開発への中国の取り組みを述べるとともに、北極海航路(氷上のシルクロード)の開発に積極的に関与するとしている。当面はLNG輸送が中心であるが、中国沿岸～日本海～北極海間の航路開拓が検討されている。

(4) アジアの成長を日本の活力に

米中貿易摩擦や英国のEU離脱問題などで世界経済の成長に減速傾向がみられるが、成長のエンジンは依然としてアジアにある。それには平和で安定していることが前提である。日本は、自由・民主主義のもとで成長してきた。この基本を守りつつ、不安定化する世界のなかで新たな時代に対応すべく、日本の果たす役割は大きい。そのうえで、アジアの経済成長を日本の経済成長にどのように結びつけていくか、が課題である。その意味で、交渉中のRCEP(東アジア地域包括的経済連携)もその一例となろう。成長のアジアに分断は不要である。

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)。