
グローバル化の中の「一帯一路構想」戦略を読み解く

Research on “the One Belt and One Road Initiatives” Strategy
in the Globalization Processes

范 云 涛 (亜細亜大学都市創造学部 教授)

FAN Yuntao (Professor of Urban Innovation, Asia University)

〔要旨 / Abstract〕

2013年7月から10月にいたるまで習近平氏の外遊先で国際社会に提唱してきた「陸上のシルクロード経済圏構想」および「海上のシルクロード経済圏構想」からなる二つのメガ広域経済ベルトの総称が、「一帯一路」(ONE BELT & ONE ROAD) 構想である。

その背景には、20世紀以降、国連を中心とする多国間政府外交レジームと GATT/WTO を中心とする国際貿易ルールおよびアメリカドル基軸通貨を核とする国際金融システムからなるグローバル化のトロイカ体制の衰退が取り上げられる。

すなわち、①世界の多極化傾向がますます強まること；②非伝統的な安全保障による脅威の高まり；③経済のグローバリゼーションの不均衡がますます顕著になりつつあることが、先進国と新興国、発展途上国間の利益格差、経済格差が著しく開いてしまう結果、国と国との関係が、衝突と競争、相互依存と対立・摩擦が入り交える複雑なものとなっている。中国が主導する「一帯一路構想」の狙いは、まさしく既存の欧米主導の国際政治経済貿易レジームに対する世直し的な発想に基づく新たなグローバルガバナンスにあるのである。

本稿は、2013年9月から2017年12月に至る四年以上にわたる「一帯一路」ベルト地域経済統合戦略の全体像を概観し、国際政治経済レジームにおける中国独自の地政学的な思惑から、中国を取り巻く環境エネルギー需給の見通しを明らかにし、アジア経済共同体との関連性について分析してみようとする。

The “one Belt and one Road initiatives” is the top-level design of China’s opening up to The outside world in the new era, reflecting the new leaders’ profound understanding of the State of the world. Context, from the 20th century, with the United Nations as the core of Government consultative organization, The WTO as the core of the trade promotion mechanism as well as world currency with the dollar as the core of the international financial system is to promote the globalization troika, but now the troika falters, Since the 21st century, the problem of global governance failure has been prominent, which is mainly reflected in the follow three aspects.

First, the world multi-polarization trend lead to global power increasingly fragmented by the Bricks strength of emerging market countries is growing rapidly, while the power to the actors, the main body and the trend of cyberspace diaspora are obvious. This trend makes global governance more difficult.

Second, non-traditional security threats are problems, particularly in terrorism, pandemics and infectious disease, environmental, financial, and information securities, as Population, capital and informatization are increasing in the global acceleration; the response or coordination of individual actors cannot cope with these problems.

Third, the unbalanced development of the global economy further, lead to various national Interests in the economic globalization is far more polarized, particularly in developing countries and developed countries, their dependent, conflict and competition relationship can coexist, this makes hard to work effectively in the traditional ideas, rules and mechanisms.

2017年5月14日-15日にかけて、北京にて開催された「一帯一路国際経済協力フォーラム」には、自民党幹事長二階俊博氏が率いる政界、財界人リーダー役からなる訪中団ミッションが急遽飛び入り参加を果たし、日中両国間で大きな話題になったのである。中国主導で進む新興国インフラ整備建設プロジェクトに距離をおいて来た政府・与党ではあったが、北朝鮮をめぐる情勢をにらみつつ、中国との経済協力関係を進めようとの党派外交の思惑も見え隠れする。この「一帯一路」フォーラムには、習近平国家主席が出席し、28カ国の政府首脳が列席されている。110カ国の政府関係者、61の国際組織と合わせて総勢1,300人の来賓ゲストが出席されていたという。

それまでには、日本政府当局は、中国が主導するいくつかの経済的枠組みに対して、慎重な方針を取ってきたため、「一帯一路」メガ経済圏構想に関しては、日中間でハイレベルの政治対話があり得なかったのである。中国主導の色彩が濃いアジアインフラ投資銀行(AIIB)には参加せず、東アジア地域包括的な経済連携(RCEP)交渉でも、中国の為替政策や資本規制を踏まえて慎重に臨んできた経緯がある。

柴山昌彦・首相補佐官は、「日中の関係は、対北朝鮮(外交)においても大変重要な側面を持つ」として、安全保障の視点から一帯一路フォーラム参加の重要性に言及しつつも、懸念も隠さない。「AIIBに対する当時の懸念は払拭されておらず、何よりも西側の超大国である米国が、未だに慎重な姿勢を崩していないこともデメリット」と語る。

12月24日から30日までの年末年始において、自民党幹事長二階俊博氏と公明党幹事長井上義久氏がこぞって訪中し、日中間政権担当与党党首の対話メカニズムに基づいて北京と福建省四都市を訪れていた。

さる11月21日、李克強首相が、北京で来訪されている日本の財界人合同訪中ミッション全員との面会を果たし、日中経済協会、経団連、日本商工会議所三団体の会長らが、250名の企業家を北京に引率されて、「一

帯一路」経済圏がもたらすあらゆるビジネスチャンスに耳を傾けたという。

日本側は、もともと一帯一路構想そのものの詳細については、「対岸の火事」と高をくくって傍観者の姿勢を貫いてきたこともあり、その全体像を含めて、細かく把握しようとはしてこなかった。おおむね懐疑的な、ひいては警戒心をあらわにした対応を示してきた。

その理由としては、日本貿易振興機構(ジェトロ)によると、構想に含まれるプロジェクト数や金額、受注企業や参入のメリットなどは、ほとんど情報がないという。具体的なプロジェクトとしては、インドネシア高速鉄道やエチオピア・アジスアベバとジブチを結ぶ鉄道の開通、ギリシア・ピレオス港運営権といった公共インフラ事業案件が公式に発表されているが、それ以上の情報が、日本の産業界、財界がアクセスできていないのが、実情である。

大型国家プロジェクトへの発注国の財政資金以外に、こういった資金支援が投入されるのか?プロジェクトの採算性や格付けといった情報も不明だとジェトロは説明している。かかる日本側の消極姿勢が、中国が主導するアジアインフラ開発銀行(AIIB)に対する欧州連合諸国の相次ぐ参入とプロジェクトへの関与とは、明暗を分けている。2017年7月8日-9日、ドイツのハンブルクで開催された主要先進国からなるG20首脳会議では、トランプ米政権発足後に行われたこともあり、そこで示された最大のポイントを、一言で、概説をすれば、「米欧亀裂・日欧接近」に加えて、「中欧によるユーラシア経済連携」の新たな国際政治の潮流が始まったと言えよう。

ハンブルクG20は、米国に排他主義のトランプ政権が登場してきたことで、時代は大きく転換することを示唆した。戦後、そして冷戦後の基本的な国際的枠組みである大西洋同盟に大きな亀裂が入った。その一方では、中国の「一帯一路」というメガ経済圏統合戦略構想を通じて、欧州は、中国への接近を強めつつある。日米が参加を見合わせている中国主導のAIIB銀行に

は、欧州勢が我先に相次ぎ乗り込んでいる。米欧亀裂の拡大を受けて、欧州は、中国接近を重要な選択肢にしている。

トランプ米政権下で米欧亀裂とユーラシア経済連携が、反貿易保護主義と反ポピュリズムと反孤立主義の力学となって、国際政治の新潮流となっている。トランプ米政権が排外主義を改め、国際協調重視の路線に戻らない限り、この潮流の勢いは、止まるところを知らず、しばらく続くだろう。それは、とりもなおさず米国覇権主義の終焉を告げることを意味している。そんな中で、中国は、太平洋地域に向いては、日米によるAIBの不参加を尻目に、EU諸国やイギリスとの間にAIBをバックとしたユーラシア経済連携を強化しつつ、東南アジア諸国との間にRCEP枠組みをリードしようとしている。

本稿では、2013年9月から2017年12月に至る四年以上にわたる「一帯一路」ベルト地域経済統合戦略の全体像を概観し、国際政治経済レジームにおける中国独自の地政学的な思惑から、中国を取り巻く環境エネルギー需給の見通しを明らかにし、アジア経済共同体との関連性について分析してみようとする。

目次

はじめに

第一章 現在進行形の「一帯一路」メガ経済圏ダイナミズム

第二章 「一帯一路」経済ベルト戦略構想の背景とグラウンドデザイン

第三章 「一帯一路」今後の地政学的リスク

第四章 東アジア経済共同体と「一帯一路」構想の相関

結びに代えて

第一章 現在進行形の「一帯一路」メガ経済圏ダイナミズム

中国国務院新聞弁公室が昨年5月12日に開催した「一帯一路」沿線国・地域の生産能力協力発表会で、中国国家発展・改革委員会の寧吉劼副主任は、「近年、中国は、沿線国とともに生産能力の面での連携を推進しており、大きな成果を収めている。2013年-2016年の中国企業の沿線国に対する直接投資は、600億米ドル（1ドルは、約113円）を超えている」と人民日報が報じた。

沿線国に対する経済協力メカニズムが、次々と構築されている。例えば、中国は、ハザクスタンやマレーシアなど30カ国と生産能力の面で協力することを合意し、それを協力メカニズム、関係国とのリンク計画、プロジェクトに盛り込んでいる。

重要プロジェクトも次つぎに実施が始まっている。例えば、2016年末の時点で、中国企業が沿線国で立ち上げた連携エリアが56あり、1000社以上がそこに進出。総生産額は500億ドル以上に達し、現地国でおさめられた税金は11億米ドル、現地で計18万人以上の雇用を創出してきた。中国企業は、沿線国がインフラを整備し、生産能力を向上させ、産業発展を加速させ、雇用創出を拡大させ、民生福祉を改善する点で、大きく寄与してきた。

サポート体系が継続的に整備されている。例えば、2016年末の時点で、中国国家開発銀行と中国輸出入銀行の沿線国に対する貸付金は、1100億米ドルを超えている。また、中国輸出信用保険会社が保証を引き受けた沿線国の輸出や投資の額は3200億ドルを超え、生産能力の面での協力において、大きな貢献を果してきた。

中国は、沿線にある22カ国と、総額9,000億元以上の通貨スワップ協定に調印し、生産能力の面での協力と人民元国際化の相互促進を推進してきた。

2013年9月から2017年9月にかけて、四年間にわたる「一帯一路」戦略構想の実施により、概ねつぎのような初期的な成果を生み出している。この事実に関しては、以下のような基礎的な数字データからも読み取れるようになっているのである。

【貿易取引分野】

2015年における中国と「一带一路」沿線国家地域とのバイラテラル方式での輸出入貿易取引額は、すでに2360億 USD に達している。それが、中国全体の年間対外輸出入取引実績総額の26%に匹敵するものとなっており、その伸び率が、中国全体の対外貿易取引伸び率よりも高い水準で推移していることが、判明されている。沿線国や地域からの輸入取引金額も、915億 USD を記録しており、全国の輸入取引総額の23.4%にも及んでいることが、「一带一路」公式サイト「基礎的実績データ」コラムに示されている。

【直接投資分野】

2017年1月-10月にいたるまでの沿線国家に対する58カ所の国家地域の金融サービス分野以外の直接投資FDIの累積実施金額が、111.8億 USD となっており、昨年同時期と比較して7.4%の下落であり、昨年同時期総額の13%を占める結果となった。

【インフラ建設と産業基盤の整備分野】

中国は、沿線国64カ国にわたる広大なユーラシア大陸において、高速鉄道網をはじめ、ハイウェイ網、空港施設、天然ガス、石油パイプラインの整備など、新興諸国の産業基盤構築と繋がるような公共インフラ建設プロジェクトを着実に実施しており、その一例として、2017年11月17日現在、西ヨーロッパの最果ての都市、スペインのマドリード、またはドイツのロイズ、オランダのアムステルダムに至る「ユーラシア鉄道高速列車」の運行がすでに定期便でも2011年から、累計6000回分を数えることになる。2017年だけを見ても、3000回の発車運行数を記録しており、これが、2011年から2016年6月までの合計を上回っていることになる。現在、「ユーラシア国際貨物列車の定期便」運行メカニズムは、沿線各国政府と周辺地域の住民や自治体から好評を受けており、すでにヨーロッパ諸国と中国の各主要都市との間に、1万キロ以上にわたる57本の定期便貨物国際列車の路線が引かれている。中国国内の35カ所の国際物流センター都市と欧州の12カ国34都市との間に高速鉄道網が結ばれていることになる。いにしへのシルクロード貿易経路が、いまや中国と欧州諸国、ないしユーラシア大陸沿線国との大動脈に成り代わっているのである。毎年、新規に開通される国際貨物列

車の便数が352%という年伸び率が達成できていること、2017年度だけを見ても、この国際列車運行増便の伸び率は、49%となっており、合計2,237便となっている。2017年4月、中国国有鉄道会社のイニシアチブに基づき、中国、ロシア、ドイツ、ハザクスタン、モンゴル、ポーランド、ベラルーシ、7カ国の鉄道部門が、ユーラシア国際貨物列車協力条約を締結されている。かかる国際協力協定書の締結が、一带一路国際フォーラムの成果リストに列挙されている。

2016年中国企業は、「一带一路」沿線国家との間に締結されたインフラ建設工事プロジェクトにかかわる国際経済契約締結成約数は、2015年同期に比べて、4,171件もの増加を示している。同期との比較では、104.5%の伸びとなっていた。新たに調印できた契約金額が、333.9億米ドルにのぼっている。これが、同期と比べて何と36%増を示しているのである。

2017年1月から7月まで、中国企業と61カ国の沿線国との間に新たに建設工事請負契約を締結できた件数が、2,946件を数え、契約出来高金額は、780.9億米ドルであり、昨年同期に比べて、32.6%増を記録されている。2016年末までには、53カ国（沿線国）との間にバイラテラル投資保護協定を結んでおり、54カ国との間に二重課税防止の相互協定を交わしている。査証手続きの簡略化やサービスマークの標準化をめぐる提携協議書等といった国際協力スキームも有効に出来上がっているのである。

さらには、基礎的なデータのみならず、以下のような中国と沿線国との政策協調の成果も達成されているのである。

(A) バイラテラル形態もしくはマルチラテラルに基づく経済協力体制が次第に整いつつある。例えば、国連（UN）機構、国連安保理、国連総会など重要な国際会議の決議文書にも、「一带一路」インフラ建設の内容を組み入れている。ロシア、ハザクスタン、モンゴル、ベトナム、パキスタン、ポーランド、イギリスなど関係諸国とは、政策協調を行っている。40カ国以上の国と地域、国際組織との間に協力をめぐる協定を結んでいる。30カ国以上の国々との間に生産能力調整協力合意を取り付けている。60カ国以上の国と国際組織との間に共同提唱に基づき「一带一路」貿易取引提携協議を結んでいる。

(B) 2016年末まで、中国企業による沿線国への直接投資額が145.3億米ドルを数えている。新規の道路港湾公共施設インフラの建設プロジェクト案件受注契約金額が1260.3億米ドルにのぼっている。これが、中国の対外建設プロジェクト案件受注新規契約金額の51.6%を占める割合となっている。すでに営業売上高が759.7億米ドル、これが同期の全体営業売上高の47.7%を占めている。2016年末にかけて、中国企業は、「一带一路」沿線国家にて戦略的経済特区を合弁形式で立ち上げたのは、56カ所もあり、累積投資額は185.5億米ドルを数え、特区のテナント企業は、1082社となっている。その産出 GDP は、506.9億米ドルとなっている。前掲のとおり、11億米ドルの法人税、事業税税収をもたらし、18万個分の就労ポストを生み出している。

(C) 貿易取引と金融サービスの至便性、効率性の著しい改善が見られた。四年間にわたり、「一带一路」沿線国との間には、輸出輸入貿易往來の総額は、3兆米ドルを超えている。AIIBおよびシルクロード基金を基軸とする金融ファイナンスネットワークは、多次元からなるファイナンスツールを形成している。例えば、AIIB 銀行だけでも、「一带一路」建設プロジェクトに関わる関係諸国の抱える9つの公共事業プロジェクト案件に対して、17億米ドルの貸し付けを与えている。「シルクロード基金」から拠出した投資マネーは、40億米ドルに及んでいる。中国と中央アジア、東欧ヨーロッパとの間に16プラスワンとい

う金融傘型会社も正式に立ち上げている。「一带一路」沿線国地域をカバーする建設資金ファイナンスネットワークがほぼ形成されている。中国の企業証券取引所は、競争入札にてパキスタンの証券取引所持分を取得できている。中国の三つの証券取引所は、ドイツの証券取引所グループ株式会社との間にフランクフルト市内で、欧州と中国とのジョイントベンチャーカンパニー形式に基づく合弁型証券取引所を設立できている。4年間のうち、中国の2カ所の証券会社が、沿線国でその海外子会社を置いている。沿線国では、すでに32カ所の証券会社が中国国内で、QF 2の取引資格を獲得してきた。32カ所の証券会社が RQF 2資格を取得済みである。上海と深センでは、すでに963社の上場会社が「一带一路」ベスト経済重点プロジェクトの実施にコミットしている。

貿易面の成果を見てみれば、2016年の中国と沿線国との間の貿易総額は、約9,535億9,000万ドル、中国の輸出総額の25.7%を占め、2015年と比べ、0.4%ポイント上昇を見せた。貿易相手国を見ると、東南アジアは、最大の貿易相手国となっている。中でも中国とベトナムとの貿易額は沿線国との貿易総額の10.3%を占めている。広東省は中国と沿線国との間の貿易を扱う最大の省であり、全国の20.9%を占めた。

(D) 中央アジア地域編

●カザフスタン

2014年5月、中国とカザフスタン（江蘇省連雲港）物流提携拠点プロジェクトの一期プロジェクトの一



出典：中国政府ネット [一带一路] 基礎データ，网易新闻 <http://news.163.com>

期プロジェクトが正式にスタート。シルクロード経済ベルトの実体的なプラットフォームとしては初の運用開始となった。

2014年6月、中国・中央アジア天然ガスパイプラインCラインが完成した。

●キルギスタン

2014年5月、ビシケック熱発電所の改造工事が着工した。

●タジキスタン

2015年5月、タジキスタンのヴァフダトとヴォンを結ぶ鉄道建設プロジェクトが着工した。シルクロード経済ベルトの枠組みないとしては初めての着工、完成した鉄道プロジェクトとなった。

●ウズベキスタン

2016年3月、「中央アジアー長いトンネル」である19.26キロのウズベキスタンカムチャックトンネルが貫通した。

東南アジア編

2013年9月、中国とミャンマーの天然ガスパイプラインが全ライン貫通した。

2015年4月、ハイズオン発電所の建設が着工した。2015年7月、ベトナムヴォン石炭火力発電所の一期工事がスタートした。中国がベトナムで行う投資規模最大のプロジェクトである。2015年9月、ベトナムハロン水力発電所の建設が竣工した。

2015年12月、中国とタイを結ぶ鉄道の建設が着工した。同12月、中国とラオスを結ぶ鉄道のラオス区間の建設が着工した。

2016年1月、ジャカルタとバンドンを結ぶ高速鉄道の建設が着工した。同年6月、「シハヌークビル港経済特別区」の「企業百社入居」が始動した。同年10月、東南アジア電気通信カンボジアプロジェクトが、「一帯一路」生産能力・投資協力重点プロジェクトとなった。



ミャンマー



タイ



ベトナム



ラオス



インドネシア



カンボジア

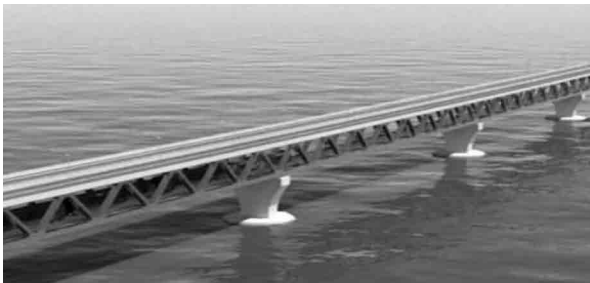
南アジア編

●スリランカ

2016年8月、スリランカ側が、ハンバントタ港の運営マネージメントを全面的に中国企業に任せ、臨港区域の土地で行われる産業パークの開発も中国に任せる計画であることを明らかにした。

2016年1月、パキスタンのカロット水力発電所の主体工程が着工した。2016年11月、パキスタンで中国が出資して建設されたグワールダル港が開港し、中国とパキスタンの経済を結ぶルートが正式に開通した。

2016年8月、バングラデッシュのパドマ大橋の建設が着工した。これまで出、中国企業が受注した海外での橋建設工事としては、最大規模を誇る。



中近東編

●サウジアラビア

2016年1月、ヤンプー製油所の操業が正式にスタートした。中国がサウジアラビアに出資するプロジェクトとしては最大規模を誇る。

●エジプト

2016年7月、エジプトの送電工事 Borolus-Itay (79キロ) の Brood 区間の工事がスタートできた。中国とエジプトが生産能力協力の面で合意に至った初のプロジェクトで、エジプトで最大規模、最高電圧の送電線工事となる。



アフリカ編

2015年1月、東アフリカ最大の港町・モンバサからケニア首都のナイロビを結ぶ鉄道（全長480キロ）の建設が着工した。ここ100年で、ケニアで鉄道が建設されるのは、はじめてである。

●ジブチ

2016年11月、「一带一路」構想の一環で、アフリカの重要金融インフラの一つであるシルクロード国際銀行がジブチで正式に設立された。中国資本の企業がアフリカ大陸で銀行業の営業許可証を取得したのはこれがはじめてである。

●ナイジェリア

2016年7月、ナイジェリアの首都アブジャとカドウナを結ぶ鉄道（全長1315キロ）が開通した。中国の鉄道敷設基準を採用した現代版鉄道がアフリカで開通したのは、これがはじめてである。



●エチオピアとジブチ

2016年10月5日、エチオピアの首都・アンデイスアベバとジブチを結ぶ鉄道が正式に開通した。これは中国企業が海外ではじめて中国の基準と中国の装備をフルに採用して建造した現代的な電気化鉄道となる。



欧州編

●ロシア

2015年6月、モスクワ-カザン高速鉄道プロジェクト締結。中国高速鉄道の「海外展開」の第一歩だ。
2015年6月、中露東ライン天然ガスパイプラインの中国国境内区間が着工した。

●中東欧16カ国

2015年11月、中国と中東欧16カ国は「16プラスワン国際経済協力」中期計画プランをまとめた。このうち半分の国が、中国と「一带一路」共同建設協力覚書に調印した。

●ハンガリー・セルビア

2015年12月、ハンガリー・セルビア鉄道がセルビア区間の建設が着工した。

中国が欧州で経済連携による鉄道建設プロジェクトは、これがはじめてである。

2016年4月、中国企業がスメデレヴォの製鉄工場を買収した。

2016年6月8日、中国鉄道は、中国と欧州を結ぶ国際定期貨物列車の統一ブランド使用を正式に始めた。これまでに、渝新欧（重慶-新疆-欧州）、蓉欧（成都-欧州）、鄭欧（鄭州-欧州）、蘇滿欧（蘇州-満州里-欧州）、漢新欧（武漢-新疆-欧州）、義新欧（義烏-新疆-欧州）、蒙聯欧（内モンゴル-欧州）などを含む中欧国際列車のルートは、1000路線以上がすでに開通し、定期的に運行している。



●チェコ

2016年8月、中国企業がチェコの三大鉄鋼企業に入る1社を買収した。

●ギリシャ

2016年8月、中国企業がギリシャのピレウス港の運営権を買収した。

●ベラルーシ

2016年9月、蘭州から中国ベラルーシ工業パークを直接結ぶ中国初の国際貨物列車が開通した。中国ベラルーシ巨石工業パークの一期スタートエリア「七通一平」と関連のインフラがほぼ完成した。

●英国

2016年9月、中国の企業が出資する英国の原子力発電プロジェクトが承認され、ヒンクリーポイントCプロジェクトが実質的にスタートした。



中南米編

●ベネズエラ

2013年9月、中国は、ベネズエラに「ベネズエラリモート・センシング衛星1号」を引き渡した。2014年10月、中国とベネズエラは「ベネズエラリモート・センシング衛星2号プロジェクト契約」を締結した。

●ブラジルとペルー

2015年5月、ブラジルとペルーをつなぎ、南米大陸を横断する「両洋鉄道」の基礎的なフェージビリティ・スタディが始まった。

●チリ

2015年5月、中国とチリは「両洋トンネル」プロジェクトでの協力について合意した。

●エクアドル

2016年11月、中国側が建設を請け負った Caca Codon Sinclair 水力発電所が発電を開始。中国側が建設を支援したエクアドル公共安全緊急指揮センター共同試験室がオープンした。¹



第二章 「一带一路」経済ベルト戦略構想の背景とグランドデザイン

以上のとおり、中国が進めている「一带一路」経済ベルト戦略構想とは、2013年9月7日から10月中旬にかけての習近平国家主席によるウクライナー、インドネシア、中央アジア諸国歴訪中に提唱してきた中国の国際経済統合アイデアではあった。いままでの合計四年間において、見事に上記のような具体的で、実質的な国際ビジネス連携プロジェクトが起動することになっており、現在進行中の大型インフラ施設（港湾、ハイウェイ、高速鉄道、ダム、トンネル、産業パーク、物流コンテナ基地など）建設計画がつぎからつぎへと実施されているさなかであること、その地理的な広がりには、中央アジア地域をはじめ、東南アジア、南アジア、中近東エリア、アフリカ諸国、欧州、中南米、イギリスなど64カ国以上をカバーする広域に渡っていることが明らかであろう。

即ち、前掲のようにジェットロなどが言われるような「具体性を欠く」幻の単なる口先だけの構想ではなく、単なるスローガンや政治的なかけ声ではなく、まさに現在進行形の確実な地域統合戦略であることは、確認できているかと考える。

2017年5月14日から17日にかけて北京で開かれた「一带一路」サミットおよびその国際経済協力フォーラムにて達成された中国の外交成果を見ても、あきらかであり、日本からは、二階俊博幹事長が自民党代表として経団連会長など財界人リーダーを引率して加わったことも話題になっている。

それでは、このような「一带一路」（シルクロード陸上の地続き国際貿易、物流ネットワークと海上航路で

結ぶシルクロードの総称）グローバル構想とは、一体どのような国内、国際政治パワーポリテックスゲームの中で、その外交戦略的発想が生み出されて、またいかなる戦略ビヘイビアの裏付けが隠されているだろうか？ このあたりを次章でちょっと探ってみようと考え。

中国の習近平国家主席が2013年9月ウクライナー、ロシア外遊中に、国際社会に向けて提唱した中国と欧州各国を結ぶ巨大な広域経済圏構想が、この「一带一路」構想という四文字で略称されているものだが、陸路では中央アジアを経て欧州に続く「シルクロード経済ベルト」が、「一帯」で、南シナ海からさらにインド洋を通り、ペルシャ湾を経て欧州へと向う「21世紀の海上シルクロード」を「一路」と呼ばれる。沿線国の数は、約64カ国にのぼり、多くは、新興諸国と言われる発展途上国、地域が含まれる。

中国政府は、同構想を資金面で支える政府系投資ファンド「シルクロード基金」を2014年に設立。政府の外貨準備、政策金融機関などが資金を拠出する。アジアインフラ投資銀行（AIIB）の設立を主導したのも、関係国がインフラ整備に向けて資金を確保できるようにするためである。

習近平国家主席が、2017年5月14日から16日までの「一带一路」サミット開催の成果につき、つぎのようにまとめられた²。

参加の是非をイデオロギーに基づいて判断することはなく、誰にでも開かれているオープンで、世界各国に門戸を開放されているものだと強調されている。オープンな世界経済と、グローバル化のリバランスを目指し、貿易自由化を指向すると示唆されている。

今回の国際会議の共同声明によると、各国首脳は、

世界貿易機関（WTO）を中心に、ルールに基づいたオープンな多国間貿易システムを推進することで合意されている。世界経済が直面する課題を認識し、アジア・欧州間の接続を促す取組みを歓迎し、公平な条件に基づいて貿易・投資を拡大することが重要との見解で一致した。

中国の「一帯一路」構想は、トランプ大統領が掲げる「アメリカファースト主義」とは対照的な性格を有している。中国が、1979年以降打ち出された「改革開放政策」の全面的な総仕上げであり、37年間にわたる経済改革と国内成長の総決算でもあると位置付けできようかと思われる。

国内的なバックグラウンド要因としては、①「中西部大開発」計画という壮大な内需拡大の牽引効果を狙っていること、②中国の資源エネルギー開発利用にかかわる資源安全保障上の誘因が孕んでいること、③中国国内経済の成長ボトルネックの最大のものとして、ほぼすべての製造業界において、著しい「生産過剰による深刻な在庫超過」が取り上げられるが、鉄鋼業界、アルミやゴム製品、建設資材、建設機器、セメント分野の生産過剰のはけ口を見つけなくてはならない。

シルクロード経済ベルトに関しては、すでに中国西部や中央アジア諸国のインフラ整備作業に繋がる建設プロジェクトが始まっており、鉄道も中国から遙かイギリス・ロンドンと欧州の最西端スペイン首都マドリッドまでの長距離国際貨物輸送に成功している。

中国としては、陸路を通じたヨーロッパとの貿易促進はもちろんのこと、天然ガスなどの資源が豊富で開発がほとんど未着工のままの地域が多い中央アジア諸国への影響力を拡大する狙いがある。14億人という巨大な人口を抱える中国にとっては、共産党政権の正統性を保持するための6%前後の高い経済成長率を維持することは、至上の課題と言わねばならない。そのためには、持続的な発展を維持するための資源エネルギーの安定的な確保が不可欠である。すなわち、エネルギーの安定供給体制と内陸部の経済発展を支える輸出のための計画である。AIIBなどの政府系ファンド基金を使って投資を促進し、インフラ整備を主導することで各国における影響力を強めることが目的である。

21世紀の海上シルクロード構想も同様ではあるが、中近東からの石油資源を安定的に輸入するルートと

もに、輸出のための港湾設備やシーレーンを確保しなければならない。このように、陸と海の二つのルートを駆使することで、滞りなく資源を中国に運び、生産したものを各国に運んで貿易ビジネス関係を強化させ、拡大する狙いがある。

インフラ整備等公共事業への投資を主導することで、ユーラシア大陸における経済圏の盟主としての地位と威信を確立する狙いもある。特にトランプ政権によってアメリカがTPPから離脱し、気候変動対応の国際的合意の成果たるパリ協定からも離脱をしてしまったので、「保護貿易主義」と「アメリカンファースト」から始めるポピュリズム、孤立主義の風潮が吹き荒む中、自由貿易とアンチ孤立主義を推進するリーダーとしての中国の存在感を高める意図も働いている。

習近平の対外政策の骨格は、主には三つの柱から構成されていることは、多くの論者が指摘されている。

つまり、

- ① 米中関係の安定化を図ること
- ② 「核心利益」という概念の導入で、中国外交のボトルラインを明確化すること
- ③ 法による「支配」原理をモットーに、国際社会における自国の影響力拡大を狙う。

こうした積極的な対外政策の姿勢は、習近平政権発足後まもなくその基本方針が打ち出されており、それが、鄧小平時代の16文字からなる外交戦略指針からかなり前に踏み出した積極的なものとなった。「综合权衡，宜战当战，合纵连横，维权并举。」「韬光養晦」政策を堅持しながらも、実際は、「有所作为」にウェイトを移し替えたのである。その理由としては、習近平政権発足当初の1年-2年の間は、オバマ政権が「アジアへの復帰」を宣言し、「アジア地域における米国の一国優位体制を維持する」というメッセージを発信した。経済的には、環太平洋連携経済協定（TPP）を推進し、安全保障分野では日本、豪州などのアジア太平洋の同盟国との間で軍事協力を強化する。こうした米国のアジア政策を、中国は、「中国の台頭を抑止するための封じ込め戦略」として受け止め、強い危機意識をもって激しく反発した。

こうした「内憂外患」に直面する習近平政権が打ち出した外交戦略方針が、「一帯一路」構想と称する「新シルクロード戦略」である³。



出所：中国 CCTV 番組が放送し、ANN が作成。2017年11月28日付【読売新聞】掲載

シルクロード経済ベルトは、紫色とオレンジ色および赤色の三色で表示されている。21世紀海上シルクロードは、ブルー色で表示されている東西に走る方向性を描いているのである。

①中国から中央アジア、ロシアを經由して、ヨーロッパに至る。②中国から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海まで至る。③中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至るといふ三つのルートからなる。

この二つの経路は、いずれも紀元前四世紀からはじまる中国の漢の時代、隋や唐の時代から延々と続く歴代封建王朝時代の国際経済秩序レジームからヒントを得た戦略アイデアである。「シルクロード経済ベルト」は、投資総額が8900億ドル以上と予想される「六つの国際経済回廊」を構築し、「海上シルクロード」は、2つのルートを中心に展開するとしている。

2015年に正式な構想となり具体策も示されてから、記述の通り、沿線国では関連するプロジェクトが相手国とのバイラテラル型の協定を結んで、つぎからつぎ

へと具体性をもって策定されてことで徐々に肉付けされるようになってきている。この構想は、単なる地域戦略ではなく、世界全体を見渡したグローバル戦略そのものである。「一带一路」構想は協力の重点と方向性を示しているだけであって、対象国と地域を特に限定せず、参加したい国は自由に参加できるとしている。中国の資源エネルギー安全保障上の観点から、習政権はアフリカ大陸や中南米も視野に入れながら、ユーラシア大陸での取組みと同様の外交戦略を展開しているのが、特徴的である。東シナ海と南シナ海での領土紛争や制空権と海洋資源と海をめぐる権益のトラブルは、中国の「一带一路」構造を、中国の周辺外交の「西進戦略」または「対中包囲網」に対するアンチテーゼとしての国際政治「出口戦略」とも言えよう。60カ国地域以上の沿線国にインフラ施設を整備し、中国最大の貿易相手である欧州連合（EU）とアジアとを結びつける広域経済圏を築くのが最終的な狙いだ。2つの「中国の夢」を実現できそうな暁には、もう日本やアメリカには、依存する必要がなくなること、中国独自の世界基準、

グローバルスタンダードを創出することによって、逆に日米を逆手にとって、その矮小化を意図も含まれている。

構想自体の発想法は、中国が世界経済の中心的な地位を誇っていた古代シルクロードの再現を意識しながら、アジア、ヨーロッパ、アフリカ大陸に跨がる一大経済圏の構築を目指すものである。「一带一路」におけるインフラ整備事業を資金面から支援するため、シルクロード基金や、アジアインフラ投資銀行 (AIIB)、BRICS 銀行、上海協力機構開発銀行などの設立計画が、中国の主導で、ダイナミックにすすめられている。この一連の取組みは、戦後米国が西欧諸国を対象に実施してきたマーシャル・プランの再来を思わせるものであり、一部のメディアでは「中国版マーシャル・プラン」と呼ばれている。

具体的には、「政策面の意思疎通」、道路をはじめとする「インフラの連結」、「貿易の円滑化」、「資金の融通」、沿線国の「民心の意思疎通」の五つの分野での国際協力を呼びかけて、新興国政府と産業界を動員して進められている。

即ち、東アジアとヨーロッパ地域、ないしアフリカ大陸、中近東地域との間に「東西を結ぶ」橋渡しの役割を担う梁の下の「うち弁慶」という存在である。「シルクロード経済ベルト」構想大枠の対外 PR：2013年9月、カザフスタンのナザルバエフ大学での講演
2013年10月：インドネシアの国会での演説で、21世紀海上シルクロードを提唱。

2015年2月1日 國務院副首相張高麗の主宰で、『「一带一路」建設工作會議』同年3月28日国家發展改革委員会、外交部、商務部が、「一带一路」を推進し、ともに構築する構想と行動』を発表した。本構想の地政学上のプラグマティズム戦略意図と全体のマネジメント組織体制および行政事務の実施ロードマップが浮き彫りに示されている。

2017年5月14日－17日、「一带一路」サミットと国際経済協力フォーラムの開催に至る道のりが、本構想の骨組みと枠組みに対する肉付けが完結されることになる。

前掲2015年3月28日付公表された『「一带一路」構想の戦略ビジョンおよびロードマップ』においては、陸上と海上二つのルートからなる広大な重層的な広域経済

連携戦略ビジョンとその実際のアクションプランが詳細に打ち出されている。

ここきて、「一带一路」は、東の最果てが北東アジア地域、西は、欧州の最西端にある EU 諸国経済圏という二つのもっとも経済が繁栄をしている地域を取り結ぶ役割を果たし、東西の間に挟まれている広大なユーラシア大陸の国々、発展途上国を突き抜けるものとなっているため、これらの発展途上国またはインドやパキスタンのような新興国経済を牽引し、活性化させる役割がおおいに期待できるものと関係国からの賛同を幅広く得られている。

2017年5月14日、習近平総書記は、「一带一路」国際経済フォーラム開幕式のスピーチにおいて、この経済構想のドクトリンを「開かれた、包容力がある、相互依存、相互学習、互惠的、ウインウイン関係」の醸成を目指すものと表現しているのである。

「一带一路」を平和の道、繁栄の道、開放の道、イノベーションと文明の道として将来設計を明るくしている。

中国国内でも直接関係し、重点拠点都市と地方自治体と目されているのは、18カ所あるのである。新疆ウイグル少数民族自治区、陝西省、甘肅省、寧夏自治区、青海省、内モンゴル自治区、黒龍江省、吉林省、遼寧省、広東省、広西チワン族少数民族自治区、雲南省、チベット自治区、上海、福建省、浙江省、海南省、重慶市などがリストアップされている。

一方では、2017年7月23日、新興諸国5カ国 (BRICS: ブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカ) が運営することになる新開発銀行 (BRICS 銀行) の開業式典が21日に上海で行われた。中国財政部の楼継偉財政省財務大臣は、「BRICS 銀行は、今年末、または来年はじめに運営をスタートする」と述べた。「BRICS 五カ国が提唱して設立する BRICS 銀行も、中国が提起して設立されるアジアインフラ投資銀行 (AIIB) も、新興経済体がグローバルインフラ建設を促進し、国際経済のガバナンス改革を推進する上での重要な動きだ。BRICS 銀行と AIIB は、相互に補完しあい、協力しあう関係にあり、両者は、銀行の設立準備の中で、お互いに学び合い、連携を取り合い、運営開始後は、協力を強化し、世界とアジアのインフラ建設および相互連携・相互接続 (互聯互通) をともに促進し、世界と地

域の共通の発展を推進するために貢献する」と述べた。

BRICS 銀行初代の頭取は、インドのクンダプール・パマン・カマト氏が、就任し、副頭取は、中国の祝憲（ジュー・シエン）氏、ブラジルのエイケ・パチスタ氏、ロシアのウラジミール・カズベコフ氏、南アフリカのレズリー・マストープ氏がそれぞれ就任する。

第三章 「一带一路」今後の地政学的リスク

いずれにせよ、現在進行形の「一带一路」構想の大きな実施プログラムが着実に数十国の沿線国と地域で進められていることが、明らかとなっている中、今後このような広域経済協力スキームが、着実に成功を収めていくためには、「光」と「闇」双方につき検証を行うべきかと考えている。本章では、まず「一带一路」構想の時代背景と国際的、国内的な政治経済背景を省察しつつ、今後抱える地政学的なリスクについても、分析を進めたいと思われる。

第一節 「一带一路」構想の時代背景

かかるようなグローバル経済戦略構想は、何も一時的な発想で考え出したものではなく、中国を取り巻く世界情勢に対する主体的な対応策であるという位置付けになろうかと考えているのである。

即ち、国際貿易保護主義や TPP をはじめ、世界的に見られる地域ブロック主義、CIS イスラム原理主義、テロリズムなどといった世界経済の流れ、ならびにアメリカのトランプ政権の出現に対抗する意味で、グローバルガバナンス体制の再構築を迫られる状況が、背景にあるかと思われる。

A) 国内政治背景

1979年から、中国は、改革開放政策の本格始動により、深セン、アモイ、珠海、スワトウなど五つの経済特別区を指定され、上海、大連、寧波など沿海地域の14カ所の港湾都市および上海浦東新区を開放され、続いて13カ所の辺境都市、6つの河川沿い都市、18の内陸地方自治体都市が開放されてきた。かかる37年にわたる対外開放、改革政策の中で、相対的ではあるものの、経済が盛んな都市が、ほとんど東部沿海地方に偏っており、中西部地方の都市や少数民族居住地域が、高度経済成長の大波から取り残されてしまうという国内

成長の「二重構造」が出来上がってしまったのである。

チベットや新疆ウイグル少数民族自治区、甘肅省、青海省、陝西省、寧夏ウイグル自治区など中西部地域が、上海や蘇州、大連など沿海都市部と比べて、経済成長の恵みが廻ってこない、相対的に地盤沈下されている現状があるかと思われる。

これを解消できるのが、まさしく「一带一路」経済ベルト構想である。

なぜならば、「一带一路」構想は、全方位で、放射線状にユーラシア大陸全域を巻き込む「経済復興プラン」そのものである。中西部地域は、中国全体の国土面積を3分の2以上占めるのみならず、これらの地域を拠点にして、西アジア、中央アジア、ヨーロッパ地域に通じる戦略的な要衝となることが、明らかである。一方、海上シルクロードは、すでに広東省の省都たる廣州、福建省の泉州、浙江省の寧波、江蘇省の揚州、連雲港、海南島の北海等の都市を「重要拠点都市」と指定されている。

これらの重要拠点都市の位置付けは、今後東南アジア ASEAN 地域、中央アジア、アフリカ大陸、EU 諸国と大洋州の国々とも地続きの連携に加えて、海上でも貿易ルートの充実を図ることにより、緊密につながられる方向性が見出されている。

これらの地域は、点から線、線から面へと、次第に広範囲に拡大され、お互いに繋がって広がりを見せつつあるのである。「自由貿易ゾーン」と「戦略的な経済特区」との間の官民連携モデルで中国の開放政策のレベルをおおいに高めていく役割が果たせるものと考えている。

改革開放の初期では、中国の経済成長率がまだ低く、海外から外貨と技術と経営管理ノウハウをひたすら取り入れてきた。1979年から2012年にかけて、中国の海外導入済み外商投資企業プロジェクト案件数は、763,278件を数えており、実際に外貨の利用金額が12,761.08億米ドルにのぼっている。ところが、すでに世界第二位の経済大国、最大規模の貿易大国と台頭してきた今日、中国の対外直接投資がすでに1231.2億米ドルの大台にさしかかった。その伸び率は、同時期比較では14.2%の高い数字になっている。2015年には、ついに1456.7億米ドルに到達していたのである。中国の外資受け入れ規模と中国企業の対外 FDI 規模が、ほとんど匹敵す

るところになるまで成長してきた。その両者のギャップは、わずか53.8億米ドルに過ぎない。

2016年となれば、中国の外資受け入れは、1340億米ドルに対して、対外投資は、1830億米ドルにまで大きく伸びてしまったのである。両者のギャップは、さらに開いて、490億米ドルを計上している。中国は、すでに資本輸入大国からついに、資本輸出大国になるまで著しい成長を果たしているのである。

資本輸出ドライブの後は、工業製品と産業の輸出であり、中国は、すでに高度産業化の後期に入っており、中国経済は、まちがいなく全面的なグレードアップと構造改革の曲がり角に来ているかと思われる。⁴

B) 国際的な背景

2008年以降から世界金融危機が席卷するようになってから、世界貿易の平均伸び率が世界のGDP伸び率の2倍ほどのスピードで増大を見せつつあるのである。1990年から2007年にいたるまで、世界貿易取引の伸び率は、6.9%の高さまで大きく伸ばしてきたのである。しかしながら、世界金融危機が過ぎ去った後、世界の貿易取引の拡大が思うように行かず、スピードが落ちてしまった。データが示されているように、金融危機後の2008年から2015年にかけて、世界貿易の平均伸び率がわずか3.1%しかならず、2015年度の世界貿易取引全体の伸び率が緩やかになり、わずか2.7%にまで落ち込んでおり、それが、世界のGDP総量の伸び率(2.4%)と比較しても、横ばいのパフォーマンスを見せているに過ぎない。

2016年となると、世界の貿易総量伸び率が、2015年度とは横ばいと推移しているため、連続5年間において、世界の貿易取引総量が平均3%を下回っていることになる。世界の貨物貿易量が(米ドルを基準に計算)急激に13%も縮小されてしまったのである。かかる世界経済と金融情勢のなか、グローバリゼーションの基本理念をリードし、グローバルスタンダードを再構築するための主役が、貿易保護主義を鮮明に打ち出された「アメリカンファースト」のトランプ政権ではなく、第二の経済大国たる中国が、その責務を負わされることが、当然の成り行きではないだろうか？

「一带一路」構想は、まさに、中国が、グローバリゼーションに積極的にコミットするための切り札かも

知れない。

第二節 「一带一路」建設の初歩的成果

以上のように、2013年10月付けで「一带一路」構想公布以降、2017年9月現在にいたるまで、わずか4年足らずの短い期間ではあるものの、すでに顕著で喜ばしい成果を内外で勝ち取ることができるようになったのである。

① 沿線国家との間に、100以上の国と国際組織、国連総会、国連安保理など重要会議において、「一带一路」建設のプロジェクトメニューが受け入れられている。ロシア、ハザクスタン、モンゴル、ベトナム、パキスタン、ポーランド、イギリスなど関係諸国との間に政策協調を擦り合わせてきた結果、40カ国以上との間に経済協力の二カ国間協定を結んでいる。30カ国以上の国とは、産業政策と経済協力協定を締結したり、60カ国以上の国と国際機関との間に、「一带一路」貿易取引のパートナーシップ協定を結んだりしている。

② 基礎的なインフラ建設プロジェクトが、過去4年間に渡り、沿線国とのODA経済協力支援スキームにより、複合型、機能性高い横断的なインフラネットワークが作られつつあるのである。2106年度だけで、中国企業による「一带一路」沿線国への直接投資145.3億ドル、対外建設工事の新規契約受注額が1260.3億ドル、中国全体の対外建設工事受注額の51.6%を占めている。営業利益高が759.7%ドルを生み出している。2016年年末にかけて、中国企業が経済協力特別区建設で56社、累積投資が185.5億米ドルにのぼる。テナント企業がすでに1082社を数え、GDP総額が506.9億ドルを計上。関連国と地域の地元では、11億米ドルの税収と18万人の新たな就職機会を与えている。

③ 貿易と資金調達面での国際協力体制

2014年から2016年にかけて、中国と沿線諸国との間の貿易取引高が3万億米ドルを超えている。AIIB銀行が、すでに一带一路建設関連諸国向けの9つのプロジェクトに対して、17億米ドルの建設ローンを提供している。シルクロードファンドの投資は、すでに40億ドルを数えている。沿線国では、32社の証券会社がすでに中国でQF 2の資格をゲットしてい

る。中国上海、深セン市では、963社の上場会社が「一帯一路」重点プロジェクトにコミットしている。

第三節 地政学的なリスク要因

まずは、沿線国と地域では、とくに発展途上国が集まるこのユーラシア大陸では、かつては、第二次世界大戦から今日に至るまで、さまざまな域内紛争が度重なり、ロシア連邦の崩壊後、冷戦終結後には、多くの域内紛争はついに軍事衝突までエスカレートし、国家分裂と民族間の宗教トラブルが相次ぎ、カントリーリスクが極めて高い地域が少なくないのである。これらの国では、政党間の理念や主張がまちまちで、政権交代や政局の異変もしくはクーデターや政変が起きるとなると、従来の産業政策が急激に変わったり、途中で、撤回されたりして、大きなカントリーリスクが生じることになる。そのほか、ローカリズムや、テロリズム、原理主義的な脅威もこの当たりの地域でしばしば見られるため、中国企業にとっては、通常のリーガルリスクも含めて、地政学的な複合リスクも顕在化していることも事実であろう。

20世紀においては、欧州がアメリカとの関係が国際政治の中で、かなりの比重を占めてこられたが、21世紀になってからは、欧州とアジアとの関係が、欧州の関係を凌駕してきていることは、紛れもない事実である。欧州と中国、インド、日本、東南アジア諸国との貿易量は、年間1.5兆米ドルにもなっている。欧州とアジアとの関係ではインフラ整備ができておらず、だからこそ、中国は、「一帯一路」構想を打ち出している。

東南アジアのインフラをめぐって世界的に競争になっているが、最終的には、力の源泉は軍力ではなく、エンジニアリングの力による。欧州は、世界のトップ25のエンジニアリング・建設会社があるが、米国には、3つしかない。このため、欧州は、アジアのインフラ整備に力を入れようとしている。

これまでは、地政学の土台は、どちらかといえば、国土・領土、領海を支配する大きさに規定されてきたが、新しい考え方を取り入れなくてはならない。今の時代の「グランドパワー」は、「接続性」の密度と価値で図るべきだ（パラグ・カンナ インド出身の国際政治学者）という。

つまり、イデオロギーや歴史、文化のつながりでは

なく、サプライチェーンに関する相互補完性で考えなければならない。

米国と欧州は、西洋文明による文化を共有しているが、いまや欧州は、アジアとの「接続性」を強めようとしており、根本的に欧州の戦略は変わってきている。このように「接続性」をめぐる競争は、新たなグローバルシステムを誕生させて、いまよりも良いものになる。

「一帯一路」構想が、なぜわずか3年程度の短い間に、沿線国および西ヨーロッパの50カ国からの多大なる支持と賞賛を得られたのか？まさしく上述の通り、ユーラシア大陸を隔てて、欧州の西の果てまで、アジアとの「接続性」コネクション強度を高めてきたからである。それを中国流に表現すれば、以下の五つの「接続性」から構成されているものかと考える。

すなわち、「お互いに政策が相通じる」こと、加えて「インフラ施設がお互いに相通じる」こと、「輸出入貿易がお互いにスムーズに通じる」こと、「お互いに資金が相通じる」こと、「お互いに国民同士の心が相通じる」ことから「接続性」がしっかりと保証され、担保されているのである。

カントリーリスクとしては、これらの沿線国には、政情不安や内乱、クーデター、テロリズムの勃発、経済の混乱、不景気などマイナス要因が、発展途上国の中でも特別に高いものの、以上のような五つの「接続性」からなる政治経済ベルトの強いインパクトにより、これら地域の経済発展が、食料の増産体制および貿易取引からもたらす経済利益の確保、加えて道路や港湾施設、空港、トンネル、産業基地のインフラ建設の整備が図られて国民所得の向上と生活レベルの豊かさが確実ともなれば、次第にカントリーリスクの軽減が実現され、ハイリスクと思われてきた投資環境が、次第にソフトランディングしていくことも可能となるだろう。

第四章 東アジア経済共同体と「一帯一路」構想の相関

中国では、2016年から第13次五カ年計画が本格的に起動し、これに伴い「環境5カ年計画」も動き出す。清華大学学長から抜擢された陳吉寧環境保護相は、第13次五カ年計画の期間中、「大気」、「水」、「土壌」の三

大環境汚染分野の改善と防止に努めるため、

2016年から5カ年間で実施される環境関連の投資は、総額17兆元を超える、との見通しと明らかにしている。これまでの環境分野への投資額は第11次5カ年計画が1.54兆元、第12次5カ年計画は3.4兆元であり、今後5年間はそれらに比べて大幅に拡大することになる。

中国の環境エネルギー問題の深刻さは、すでに中国経済の「持続可能な高度成長モデル」の維持にとって、大きなボトルネックとなっていることは、周知の通りとなっている。過去30年において、その高い成長率のエネルギー供給源は、ほとんど石炭の開発と燃焼から賄っていたのである。2009年時点では、石炭の使用は、産業用エネルギー使用の75%を占めており、発電構造の中では、76%の割合を占め、民間と商業、サービス産業分野に占めるエネルギー源では、80%という高い比重を占めてきている。化学製品の一次エネルギーのうち60%の割合を占めているのである。

すなわち、アフリカ大陸に次ぐほどの高い石炭依存型の産業発展が、1979年の改革と開放政策以降、37年におよぶ長期の経済成長の結果、ついにアメリカを凌ぐ世界最大の二酸化炭素排出国と躍り出たのである。それでもアメリカでは、一人あたりのエネルギー消費量が中国の7倍もある。アメリカの世界エネルギー統計部署によると、中国の石炭埋蔵量はおそらく8万億トンも超えているという。そのうち1万億トンはすでにその所在が明らかとなっており、うち280億トンが採掘可能なものと観測されている。一方では、イギリス石油会社の世界エネルギー統計専門家の予測では、中国の石炭貯蔵量が1140億トンもあると見られている。その約76%の石炭埋蔵量が新疆ウイグル自治区と内モンゴル、山西省、陝西省、寧夏自治区など北西部、中西部エリアに集中されている。「一帯一路」構想のもとでは、2020年には、国内GDP値を2000年基準年として、所得倍増計画が野心的に推進されようとしているなか、石炭に対する需要が著しく増大していく傾向は、さげられない。「一帯一路」構想のうち、中西部または北西部エリアの拠点都市を近代化の時代要請に基づいて着々と整備していくことが、計画されているため、2005年から2025年にかけて、中国の都市人口は、新たに3.5億人が増えることになるのである。毎年1500万人が、農村から都市に出稼ぎ労働者に変身し、都市

部に移住するという「人口移動」ブームが沸き起こることが予想されている。

都市部では、新たに12万個新しい就業機会が生まれてくることになる。しかしながら、激しいスピードの都市化と工業化、近代化の波が、結果的に中国のエネルギー需要の負担が凄まじい勢いで増してくる状況が生まれているのである。

激しい勢いの都市化は、エネルギー需給バランスを崩して、環境負荷の増大が日常的になってくると、大気汚染から、土壌汚染、水質汚染などの環境問題が次第に深刻化の一途を辿り、成長性の足かせ、手かせとなってしまう。中国の国家発展改革委員会と国土資源省の報告書において、つぎのような指摘がなされている。

「2010年の石炭年間生産量は、29億トンまで上昇し、2015年には、33億トンにのぼり、さらに2020年になると、35億トンにまで上昇するであろう」と言われている。

既存の98%の石炭炭坑および新規の石炭発掘現場500カ所は、いずれも西北部、西南地方、中部地方の14の省、少数民族自治区に集約されている。「一帯一路」戦略構想は、とりもなおさず、中国の次世代に向けた、エネルギー資源戦略そのものでもあるのである。

一帯一路沿線国家は、合計64カ国、地域が含まれているが、しかしながら、西ヨーロッパの先進国（フランス、イタリア、イギリス、ベルギー、スイスなど）が必ずしも含まれておらず、東アジアの最東部にある先進国、日本と韓国が圏外に置かれている現状があるのである。先進国の資金や技術、知財権および経営ノウハウも「一帯一路」戦略上、欠かせない重要なパートナーであることは、いうまでもない。

「一帯一路」構想は、習近平国家主席が唱える「大国外交」路線の外交政策指向面のドラスチックな転換のみならず、中国経済を活性化させること、江沢民時代や胡錦濤時代の「中西部開発」構想の後退ぶりを挽回しようとする狙いもある。まさに21世紀のグローバル化が進む中での、中国外交の大きな政策方針転換を示す一大イベントにほかならない。

「一帯一路」構想を通じてインフラ投資や鉄道、ハイウェイ、原子力発電、風力発電、セメント、鉄鋼など建材や、大型建設機械のプラント輸出を促し、中国企

業が抱える余剰生産能力を海外移転することで、産業構造の転換を図ろうとしている。

これに関しては、習近平国家主席は、2014年に「今後10年の間の中国の対外投資は1兆2500億ドルに達する」とまで発言している。

石炭、天然ガス、石油などの資源エネルギーの巨大な供給源となるこれらのユーラシア地域に止まらず、風力発電や海上波力発電など、再生可能エネルギーや地熱や水素発電など新エネルギー開発プロジェクトの可能性が広がる北東アジア地域、東南アジア地域など、一帯一路構想との連携プレイを通じて、資源エネルギー面の「アジア経済共同体」ネットワークが実現できるものと見越している。

終わりに

一帯一路構想は、以上述べてきた通り、2013年九月からの習近平国家主席による提唱から数えれば、すでに4年間を経過している。かかる広域にわたる経済圏構想は、かつてのアメリカ主導の「マーシャル・プラン」とは異なり、戦後70年以來の西側先進国の対発展途上国群向けのODA援助とも趣旨が異なり、世界に開かれた、国際社会に開放されている国際公共財であることは、理解できよう。

沿線国家64カ国、44億人口の経済的なメリットがもたらされることが見込まれる広大な経済共同体作りは、「相互依存、相互信頼、共同繁栄、相互包容、政策融通」が可能な経済圏を目指している限り、個別の国家利益を超えた、共通したグローバルの価値観体系をいずれば共有されるだろう。グローバル戦略としての「一帯一路」構想は、必ずしも中国の思惑通りには進んでいない。中国・パキスタン経済回廊や欧州の一部、アフリカとの協力に進展が見られているとはいえ、全体としては停滞している。

もっとも、かかる長期的なグローバルビジョンに立った「一帯一路」構想は、資金、貿易、政策、インフラ、民心の五つのレベルで相手国や地域との関係を強化する役割を持っているのである。自由貿易協定（バイラテラル型 FTA）や投資貿易協定（BIT）の締結を通じて、中国が周辺諸国への影響力を広げつつ、自分自身も一段と世界経済秩序に溶込んでいくことにもなる。AIIB と BRICS 銀行とシルクロードファインデーション

ンという三者間の金融協力サポート体制の充実と機能拡大が、人民元の国際化と相俟って今後は、国際金融秩序における中国のプレゼンスがさらに高まるに違いないだろう。

中国から見れば、「一帯一路」戦略構想の実現は、TPP 枠組みのような、ハードルの高い関税同盟といった高い理想を掲げるのではなく、陸上貿易、投資、金融、エネルギー資源の共同開発、科学技術、長距離鉄道によって代表される交通インフラなどの分野で互いに協力し合う実務・柔軟な協力の枠組みを、発展途上国の間に構築することにある。言い換えれば、TPP や NAFTA、EU のようなハードルの高い FTA を目指すのではなく、発展段階の異なる地域が受け入れ可能な新たな緩やかな地続きの FTA の「枠組み」、すなわちユーラシアにおけるメガ FTA を広域にて緩やかに構築することにあるということになる。結果的には、アジア地域に新しい地域経済協力の選択肢と「WIN/WIN」型の発展モデルを提供し、アジア経済共同体の強かな構築に力強い原動力をもたらすだろう。

注記

- 1) 「一帯一路ネット」BEIT AND ROAD PORTAL: YIDAIYILU.GOV.CN, 2017年7月11日付報道
- 2) 中国法務省「法制日報」「法制網」2017年5月16日, 同5月27日付「一帯一路」国際経済協力フォーラム成果報告リスト
- 3) 青山瑠妙「中国の外交、積極展開で影響力拡大」——「一帯一路」で広域協力圏を構築『2020年に挑む中国——超大国の行方』第8章, 151頁から172頁まで参照されたい。
- 4) 『人民網』2017年5月22日付「一帯一路」国際協力サミットの成果

参考文献

- 巖善平／湯浅健司／日本経済研究センター【編】『2020年に挑む中国——超大国のゆくえ』
文真堂 2016年7月15日第一版第一刷出版
金香男【編著】『アジア共同体への信頼醸成に何が必要か——リージョナリズムとグローバルリズムの狭間で——』
2016年3月30日 ミネルヴァ書房初版 第一刷発行
青山瑠妙『中国のアジア外交』東京大学出版会、2013年
三谷博「東アジア国際環境の激変——『日本の世紀』から『中国の世紀』へ」『アジア遊学』勉成出版、2015年初版 第一刷
凌星光「アジアインフラ投資銀行設立の世界的意義」
<http://www.alter-magazine.jp> ([オルタ] 第137号) 2015

- 年。羽場久美子「パワーシフトと、AIIB／シルクロード構想——欧州と中国の共同」『季刊 国際貿易と投資』100号記念増刊号。2015年
- 川島哲 『アジアの地域連携戦略』晃洋書房、2011年
- 江原規由「中国の対外開放新戦略としての21世紀シルクロードFTA 建設」『国際貿易と投資』2014年夏号（NO.96）[「一带一路」百人フォーラム編著 THE ANNUAL REPORT ON ONE BELT ONE ROAD [「一带一路」年度報告書] 2016年度版 趙 壘 編集長 2016年8月 中国 商務印書出版社
- Michael J. Economides [Energy: China's Choke Point] 2016年10月中国工業出版社 陳衛東、孟凡綺翻訳 公益財団法人渥美国際交流財団 関口グローバル研究会 今
- 西淳子【編著】『アジアの未来へ——私の提案 VOL.1』2014年3月10日 第一刷発行 株式会社ジャパンプック
- 中国 国家情報センター [「一带一路」ビックデータ情報センター編著 《「一带一路」ビックデータ報告書 (2016) 2016年10月 商務印書館出版
- 中国 国家情報センター [「一带一路」ビックデータ情報センター編著 《「一带一路」ビックデータ報告書 (2017) 2017年9月 商務印書館出版
- 《「一带一路」構想と中国経済》上海社会科学院・日本貿易振興機構アジア経済研究所編 2017年3月発行
- 《[「一带一路」詳説——》中国人民大学国際関係学部王議詭著 日中翻訳学院 田村明美訳 日本僑報社 2017年11月発行