

「一帯一路」経済戦略の構想と現状

白 春 騷

Concept & Current situation on One Belt and One Road Economic Strategy

BAI Chunliu

概 要

中国は30数年間「改革開放」政策を実施し続け、それを基本的国策として世界経済体系に融け込み全面的な経済発展の枠組みの構築に努めてきた。このような努力により中国は先進諸国から資金や技術を取り入れ先進諸国へ商品輸出することに基づいた経済成長を達成し、中所得の国になった。ところが、世界銀行の統計で分かるように戦後の世界では「中所得国の罠」を脱出できた中所得の国はわずか十数か国のみであった。世界一の人口大国である中国は「中所得国の罠」に陥らずに更なる発展を実現するには潜在的市場の開拓、投資と消費の促進、需要の創出と雇用拡大など大きな難題に直面しているのである。

また、中国の経済成長はグローバル化の拡大とともに実現されてきたのだが、これまで受身的にグローバル化に参加したことから積極的に参加することになったため世界二番目の経済大国になったのである。すなわち保護主義に反対しグローバル化を進めることによって中国は驚異的な変化を遂げたわけである。それを象徴的に表わしているのは「一帯一路」という戦略の実施とAIIBなどの設立などである。このような変化を正しく理解すれば新たなグローバル化への認識を深め、中国経済における難題を解決するための方策を見つけられるであろう。

本稿は中国国内の産業構造転換や複雑な世界経済情勢の中で打ち出された「一帯一路」という中国版のグローバル戦略の経緯を確認し、アジアヨーロッパに跨る中国の経済圏構想の現状を考察しながら自由貿易の推進によって新たな成長と発展を図る中国の戦略的構想への理解を深めようと試みる。また、資金力、技術力、インフラ整備力を生かして産業構造の転換や過剰生産能力の消化の解決に向けて取り組んでいる中国の具体的な政策の特徴整理に努めた。

キーワード：一帯一路 グローバル化 インフラ整備 経済成長 対外投資

[Abstracts]

China has been imposing the reform and development policy for over 30 years, as a basic state policy which is used to guideline its own unremitting efforts to integrate into the global economic system and achieve all-round economic development. Through these efforts China is actively introducing foreign capital and technology, striving to increase its exports to developed countries in order to catch up with middle-income countries. Nevertheless, based on a statistics from the World Bank, no more than a dozen countries have escaped from so called trap of middle-income countries since the World War II. As a most populated country, China is facing challenges of tapping potential market, enhancing investment and consumption, creating internal demands and increasing employment.

Meanwhile China's economy growth is being achieved with the expanding globalization in the process of participating actively instead of passively. As a result of it, China has become the 2nd powerful economy in the world. Implementation of One belt and one road and the incorporation of AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) are 2 representative examples. Therefore better analysis of such a change can deepen our understanding of globalization.

The article analyses the policy formulation process of one belt and one road in the context of internal industrial structural adjustment and complicated global economic situation, explores the concept of economic circle across Eurasia, makes an attempt to clarify how to realize industrial restructuring and eliminate excess capacity by means of taking advantage of fund raising, technology and infrastructure.

[Key words]

one belt and one road, globalization, infrastructure construction, economic growth, investment abroad

はじめに

中国は30年以上実行してきた対外開放政策により経済の高成長を実現し「世界の工場」と「世界の市場」となって経済規模が世界第二位になった。ここまで成長してきたため、将来に向けたビジョンを描き国としての政策調整と戦略制定が求められるようになった。この基本的な背景のもとで、中国はこれまでの沿海部から先進国を目指して進められた戦略に対して、内陸地域と新興国との間の関係深化をも視野に入れる新政策が必要だと認識するようになった。そのため、2013年3月に経済総規模と成長率を世界の上位に保ちながら成長エンジンの多元化、経済構造の転換、消費による経済成長というモデルに転換し、「一带一路」経済圏構想が打ち出された。そして翌年の2014年にシルクロード基金、2015年にAIIB(アジアインフラ投資銀行)も相次いで設立された。これら一連の戦略の実施を通して一貫して市場メカニズムの強化を通して改革を深化させようという中国の経済政策の方向性が示された。同時に「経済状況が新常态(ニューノーマル)に入った」と宣言し、2015年に経済成長率目標を7%前後に引き下げ、30年間続いた高度経済成長に終わりを告げ安定成長を重視し、今後自ら主導して壮大な経済圏を確立するように進めていくこととなった。米国と欧州の一部と正反対にグローバル化を広めていくことは、これまでと異なる新たなグローバル化を実現すると認識しておく必要があるであろう。本稿はこのような背景と認識に基づいて「一带一路」を中心に中国の戦略構想と現状を検証し経済効果を見通していきたい。

一、「一带一路」構想の概略

「一带一路」構想は2013年に習近平国家主席が提唱したアジア、アフリカ、ヨーロッパを跨る壮大な経済圏構想である。習近平国家主席は2013年9月にカザフスタンのナザルバエフ大学で演説した際、ユーラシア各国の経済連携をより緊密にし、相互協力をより深め、経済発展を促すために、新しい協力モデルを生かし、共同で「シルクロード経済ベルト」を建設する構想を初めて打ち出した(習近平「共に“シルクロード経済ベルト”を建設しよう」、2013年9月7日)。続いて、同年10月3日にインドネシアの国会で演説した際、中国はASEAN諸国と海上協力を強化し、中国政府が設立した中国-ASEAN海上協力基金の活用を通じて海洋協力のパートナーシップを発展させ、共に「21世紀海上シルクロード」を建設しようと提案した。かつてアジアとヨーロッパの貿易に多大な役割を果たしたシルクロードを現代に復活

させ、中国から海と陸の両ルートでヨーロッパまでをつなぐ経済圏を作ろうとすることから「現代版のシルクロード」とも呼ばれるようになった。アジアヨーロッパを跨る巨大戦略構想が実施されて3年余りを過ぎたが、その概略は次の表-1のとおりである(また主なプロジェクトは本稿末に紹介される)。

表-1 「一带一路」戦略の概要

経済圏内訳	65ヵ国(世界の約3割)、44億人(世界の約63%)、GDP規模約23兆ドル(世界の約29%)
6つの経済回廊	(1) 中国・モンゴル・ロシア経済回廊 (2) 新ユーラシア・ランドブリッジ (3) 中国・中央アジア・西アジア経済回廊 (4) 中国・インドシナ半島経済回廊 (5) 中国・パキスタン経済回廊 (6) 中国・ミャンマー・バングラデシュ・インド経済回廊
5つの連携	(1) 政策面での相互意思疎通 (2) インフラの相互連結 (3) 円滑な貿易 (4) 資金の融通 (5) 民心の意思疎通
関連の国際金融機関	(1) アジアインフラ投資銀行(AIIB) (2) 新開発銀行(BRICS銀行) (3) シルクロード基金
経済戦略	(1) 国際競争力の向上 (2) 中部西部地域の発展 (3) 人民元の国際化の加速 (4) 外貨準備の運用先の多角化 (5) エネルギー確保の多様化 (6) 過剰生産の移転先確保

出所：新田堯之「中国が提唱して3周年を迎えた一带一路」、大和総研、2016.9.26.p.2より加筆修正作成。

二、「一带一路」戦略構想への理解

「一带一路」構想は不安定の世界経済情勢に直面し特に米国の内外政策の変化に応じて中国の経済を持続的に発展し新たな世界秩序を作るために打ち出された構想である。この構想への理解を深めるために米中の内外政策

を確認しておく必要がある。米国では、2017年1月にトランプ新大統領の誕生を受けて、通商政策の保護主義色が鮮明になってきた。その一方で、中国は、米国との貿易摩擦を懸念しながらも、自由貿易を堅持し、グローバル化を目指そうとしている。このような対照的になった両国のスタンスは、トランプ大統領の就任演説（2017年1月20日）と習近平国家主席の世界経済フォーラム年次総会2017（ダボス会議）での基調講演（2017年1月17日）から伺うことができる。

トランプ大統領は、就任演説において、米国における産業の衰退の原因をグローバル化に求め、対策として保護主義を掲げている。その要旨は、次のようにまとめられる。

何十年もの間、米国は、自国の産業を犠牲にして、外国の産業を豊かにしてきた。何兆ドルも海外で使う一方で、自国のインフラは荒廃し衰退してきた。取り残される何百万人も米国の労働者のことを考えもせず、1つまた1つと、工場は閉鎖し、この国をあとにしていった。中間層の富は、彼らの家庭から奪われ、世界中で再分配されてきた。

しかし、それは過去のことである。これから「アメリカ第一」となる。貿易、税金、移民、外交問題に関するすべての決断は、米国の労働者とその家族を利するために下される。ほかの国々が、米国の製品を作り、米国の企業から盗み、米国の職を破壊する外国の侵害から、米国の国境を守らなければならない。保護こそが偉大な繁栄と強さにつながるのである。米国は雇用を取り戻す。国境を取り戻す。富を取り戻す。そして、夢を取り戻す。そのために「米国のものを買って、米国人を雇用する」というルールを守らなければならない、という¹⁾。また、トランプ大統領は、2017年1月20日の就任初日に、選挙公約を実行する形で、環太平洋経済連携協定（TPP）からの離脱と、北米自由貿易協定（NAFTA）の再交渉を宣言した。三日後の1月23日には、TPP離脱の大統領令に署名した。

一方、トランプ大統領とは対照的に、中国の習近平国家主席は2017年1月17日のダボス会議の開幕式で行われた「共に時代の責任を担い、共に世界の発展を促す」と題した基調講演において、厳しく保護主義を批判した上、中国がグローバル化を堅持し、これを通じて自ら利益を享受しながら、世界にさらに貢献したいというスタンスをアピールしている。その要旨は、次のようにまとめられる。

揺るぎなく開かれた世界経済を発展させ、チャンスと利益を分かち合い、ウィンウィンを実現していく。波風に出会うたびに港に引き返しては、永遠に目的地にたどり着けない。グローバル規模でつながっていくこと

に全力を尽くし、世界各国がともに成長を果たし、繁栄に向かう。世界の自由貿易と投資を発展させ、開放的な環境で貿易と投資の自由化と利便性を促進し、保護主義に断固として反対する。保護主義は自分を暗闇に閉じこめるようなもので、雨風を避けたように見えるが、光と空気も得られなくなる。貿易戦争の結末は共倒れになるだけである。

また、中国の発展は世界にとってはチャンスであり、中国は経済グローバル化の受益者であり、貢献者でもある。中国経済の急成長は、世界経済の安定と成長にとって大きな推進力となっている。中国が多くの国々とともに発展することは、世界経済のよりバランスのとれた発展に貢献している。中国の貧困削減事業が収めた大きな成果は、世界経済の成長をより包摂的なものにした。中国の改革開放の推進は、開かれた世界経済の発展にとって重要な原動力となっている。

更なる対外開放に向けて、中国は、積極的に規制が緩く、秩序のある投資環境を作り、外資の参入規制を緩和し、レベルの高い自由貿易試験区を建設し、知的所有権の保護を強化し、公平な競争を促進し、中国市場をより透明的で、より規範化されたものにする。今後5年間で、中国が合計8兆ドルの商品を輸入し、6000億ドルの外国投資を誘致することを目指す。各国企業にとって、中国の発展は相変わらずチャンスである。中国の扉は世界に向けて、いつでも開かれており、閉ざされることはない。このようにすれば、世界が中国に入ることができ、中国も世界に進出できる。世界各国も中国の投資者に公平に扉を開くことを期待している。

各国とのウィンウィン関係を構築するために、中国は、アジア太平洋自由貿易圏（FTAAP）の建設と東アジア地域包括的経済連携（RCEP）の交渉を推進し、世界に向けた自由貿易ネットワークを構築する。また、中国は人民元の切り下げによって貿易競争力を強化する意図はなく、ましてや、通貨戦争をする気などはまったくない。このような認識の下で、「一帯一路」（新シルクロード）構想を積極的に推進する、という²⁾。

こうして「一帯一路」構想は米国との衝突を回避しながら関係諸国との政策連携、協力進化、産業投資、金融協力、民生福祉等の促進を目指し新たな経済圏形成と経済発展のモデルを創出しようという狙いがある。その戦略的意義について、次のように挙げられている。

まず、この構想は更なる改革開放のために必要である。近年、中国が経済発展において大きな成果を収め、GDPが世界第2位、財貿易の規模が世界一になったとはいえ、多くの課題にも直面している。例えば、東部と中部西部との格差問題である。中西部が飛躍的な発展を

遂げるには、生産能力の東部からの移転を加速させ、中西部地域と隣国間の交流と協力を強化しなければならない。これまでの中国経済の成長は、東部沿海地域の率先した対外開放の恩恵を受けたものであり、海外からの直接投資と先進国市場に頼っていた。しかし、現在、中国は全面開放と海外進出を同様に重要視するようになり、先進国だけでなく、発展途上国との経済協力強化も目指すようになったため、「一帯一路」はまさにその一環であると位置づけられている。

また、アジアにおける地域協力のために必要である。アジアは世界経済の牽引役であり、経済のグローバル化の担い手でもあるが、その一方で、多くの問題に直面している。例えば、アジア地域の一体化は、ヨーロッパ、北米と比べると、遅れている。特に、アジア各地域間の発展格差が大きく、連携が少なく、交通インフラが繋がっていないことが、地域間協力の障害となっている。また、貿易・投資・エネルギーを巡る国際環境が大きく変化している中で、アジア諸国は経済高度化の正念場を迎えようとしている。「一帯一路」は大きな翼となり、南アジア、東南アジア、西アジア、そしてヨーロッパの一部の地域をつなぎ、アジア全体の発展を推進する。「一帯一路」は、インフラ建設と体制改革を促進するなど、地域内と関連国家のビジネス環境の向上に寄与する。

そして、世界の平和と発展のために必要である。古代のユーラシア大陸は多くの戦争と苦難を経験してきたが、シルクロードは一貫して平和、協力、友好の象徴であった。シルクロード沿いの各国は商品、人員、技術、思想などの交流を通じて、経済・文化・社会の前進、異なる文明同士の対話と融合を促進してきた。古代シルクロードで見られた平和、友好、開放、包容、ウィンウィンの精神は中国だけではなく、世界にとっても貴重な財産であり、無形文化遺産でもある。古代シルクロードの精神を継承しながら、新しい時代の特徴を取り入れる「一帯一路」構想は、世界の平和と発展に貢献することができる。

経済面では、「一帯一路」構想の推進により中国の次の産業分野に多くのビジネスチャンスをもたらすと期待される。

第一に、インフラ建設関連の産業である。その中には、建設業、設備製造業、建築材料業（鉄鋼、セメントなど）が含まれている。「一帯一路」沿線の国々は、発展途上国が多く、経済発展に向けて、インフラ建設関連のニーズが非常に高い。一方、中国では、固定資産投資の伸びが鈍化するにつれて、建設業と鉄鋼など一部の製造業における深刻な生産能力過剰という問題が浮き彫りになってきたので、「一帯一路」構想の推進に伴うインフラ建設関連の輸出拡大はこの問題の解決につながると期待さ

れる。

第二に、交通と輸送の関連産業である。中国は、「一帯一路」構想の実施を通じて、対象国を結ぶ交通網の整備を目指している。このことは、港湾、空港、道路、鉄道の建設と運営に加え、関連設備の生産と物流などにかかわる中国企業にとって、朗報であるに違いない。

第三に、エネルギー産業である。その中には、石油・天然ガスの輸入パイプラインと発電所の建設や、電力関連設備の製造などが含まれている。安定した石油・天然ガスの輸入ルートを確認するのは「一帯一路」の重要な戦略目標である。近年、中国では石油・天然ガスの需要が急増している。その主な輸入ルートは、マラッカ海峡を経由する海上輸送に頼っている。リスクを分散するために、陸路を経由する新しい輸入ルートの開拓は急務となっている。それに伴い、中国向けに石油・天然ガスを輸送するパイプラインの建設需要も増えると予想される。

最後に、貿易と観光産業である。「一帯一路」における交通の便が改善されれば、域内の貿易を通じて物的交流だけでなく、人的交流も盛んになると予想される。特に、歴史的文化遺産など、シルクロードの特色が活かされる形で、観光業も大いに盛り上がるであろう³⁾。

三、「一帯一路」の現状

「一帯一路」の戦略的構想を推進するために、中国は近年、積極的に関係諸国を訪れ支持を呼び掛けている。2017年5月までにすでに65カ国が加わり、ASEAN、EU、アラブ連盟など多くの国際組織も支持を表明している。そして、中国はすでに一部の国と協力覚書を締結した上、多くの具体的プロジェクトも動き出している。

例えば、交通インフラの建設では、対象国は陸海空を一体化した立体的交通網の整備に取り組んでいる。新ユーラシアランド・ブリッジ計画（江蘇省の連雲港を出発点として、西安、ウルムチ、中央アジア、ロシアを経由して、アムステルダムまで鉄道を建設する計画）を始めに、中国・シンガポール経済回廊、中国・インド・ミャンマー経済回廊など、「一帯一路」の基幹ルートが形成されつつある。次に、「一帯一路」の沿線には、様々な物流センターが急ピッチで建設され、自由貿易区も続々と設置されている。また、インフラ整備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の5ヵ国が主体となる）新開発銀行、上海協力機構開発銀行などの設立計画が中国の主導で進められてきた。

2015年3月に開催された第12期全国人民代表大会第3回会議における「政府活動報告」において、「一帯一路」

の建設と地域の開発・開放を結合させ、新ユーラシアランドブリッジ、陸海通関拠点の建設を強化する必要があるという政府の方針が示された。国内の重点地域として、西北地域（新疆、陝西、甘肅、寧夏、青海、内モンゴル）、東北地域（黒龍江、吉林、遼寧）、西南地域（広西、雲南、チベット）、沿海地域（上海、福建、広東、浙江、海南）、内陸地域（重慶）が指定された。それに合わせて、これらの地域は投資計画の推進に積極的に取り組もうとしている。

当然ながら「一帯一路」の構想は米中の貿易摩擦を緩和・解消しようという戦略も含められている。中国は人民元の対ドル為替レートの引き上げ、大量の民用航空機購入等、対米輸出量の抑制などの努力をしているが、米国側は中国の対米輸入額が、対米輸出額の約4分の1でしかないのは、アンフェアだと主張している（表-2を参照）。特にトランプ政権になってから米国は中国にかける圧力を強めようとしている。

確かに中国の対外投資の進展をみて分かるように規模も速度も増しているのである。中国の対外投資規模は、2012年の878億ドル、2013年に初めて1000億ドルを突破し、2014年に1231億ドル、2015年には1456億ドルへと拡大し続けている。2013年から2015年にかけて3687億ドル超の対外直接投資総額になっている。2015年1年間の中国企業による対外投資規模が1456億ドルだったのに対し、2016年に1830億ドルまで急速に拡大している。しかし、「自国優先」を旗印に「強いアメリカを取り戻す」とうたっては米中間の貿易摩擦が解消できないし、米国の競争力回復にもなれないのは自明なのである。相手の出方を自国の国益にうまく転換するという姿勢が大切で相互の利害を一致させることこそ米中貿易の不均衡を解消する最良の選択であろう。

このように、近年、中国企業による対外投資や海外企業買収が急拡大している（表-3を参照）が、それは、中国政府の「走出去」戦略（中国企業が積極的に海外進出する政策）や「一帯一路」戦略という背景があるからであると同時に、経済の減速によるリスク回避を目的として資金を海外に移転することも考えられる。当然ながら、視角を変えれば資本の海外流出とも受け止められるのであるが、これについての検証は紙幅の関係で別の機会に譲りたい。

また、過去においては中国企業の海外進出は主に国有企業であり、海外資源に強く依存する国有企業の問題を解決するために、海外進出によって海外の天然資源を獲得しようとしたが、近年、中国の民間企業も海外の開発プロジェクトや高収益の投資プロジェクトに興味を示している。中国企業の対外投資における民間企業は全体の41.2%に達し、民間企業の投資項目と投資先の国をみる

表-2 中国と米国の主要貿易相手国・地域（2016年）

相手国・地域	輸出入合計		輸出		輸入		貿易収支 金額	
	金額	シェア	金額	シェア	金額	シェア		
中国	米国	520	14.1	385	18.4	134	8.5	251
	香港	305	8.3	288	13.7	16.8	1.1	271
	日本	275	7.5	129	6.2	1456	9.2	-16
	韓国	253	6.9	94	4.5	159	10.0	-65
	台湾	180	4.9	40	1.9	139	8.8	-99
	世界	3686	100	2098	100	1,587	100	511
米国	中国	579	15.9	116	8.0	463	21.1	-347
	カナダ	545	15.0	267	18.3	278	12.7	-11
	メキシコ	525	14.4	231	15.9	294	13.4	-63
	日本	195.5	5.4	63	4.4	132	6.0	-69
	ドイツ	164	4.5	49	3.4	114	5.2	-65
	世界	3644	100	1455	100	2189	100	-734

（注）金額単位は10億ドル、シェア単位は%

中国の対米輸出（輸入）は米国の対中輸入（輸出）に当たるが、実際、双方の統計の間に大きなギャップがある。これは輸入には運賃・保険料のコストを上乗せしていることに加え、中国の香港向け輸出の中で、一部が米国に再輸出される（米国の統計では中国からの輸入として計上される）ことによる。

出所：関志雄「保護主義に向かう米国・グローバル化を堅持する中国—トランプ大統領の誕生で逆転する米中の立場」、独立行政法人経済産業研究所、2017.2.15。

<http://www.rieti.go.jp/users/china-tr/jp/170215world.html>

表-3 「一帯一路」の関連投資

	2015年	2016年
投資国家	49カ国（中国企業の直接投資）	53カ国（中国企業の直接投資）
投資金額	合計148.2億ドル（中国の対外直接投資総額の12.6%を占める）	合計145.3億ドル（中国の対外直接投資総額の8.5%を占める）
投資先	シンガポール、カザフスタン、ラオス、インドネシア、ロシア、タイ	シンガポール、インドネシア、インド、タイ、マレーシア

出所：人民網、新華網関連報道に基づき筆者作成。

と、リスクの回避は投資の主要な目的と動機ではないかと思われる。

前述のように、巨額の投資が中国から流れ込んだことで最も恩恵を受けたのは米国であるが、米国の一方的な主張を緩和し、人件費の高騰による経済成長の鈍化を食い止め経済成長を続けようとするために、中国は対米中心の貿易を米国以外との貿易を増強する方針に変え、これまでのグローバルと異なり、中国自らが先頭に立つグローバル的展開しないと判断し積極的に「一帯一路」を推し進めてきたわけである。

このように中国は、仲間は作るが、同盟は結ばないパートナーシップを強調し米国を牽制しながら協力と相互利益を核心とする自由貿易圏の建設を推進し新たな形の国際関係を構築し新しい国際秩序を作り、世界の発展の新たなプラットフォームを打ち立てようとして、2017年5月に「一帯一路」サミットが開かれた。サミット開催期間中に全76プロジェクト、総計270の協力項目が合意された（「一帯一路」サミット2017.5.で合意された主要協定等は本稿末に載せるので参照されたい⁴⁾）。

四、「一帯一路」の課題

「一帯一路」戦略構想の展開はすでに3年経ち、構想に賛同し協力に加わる関係国も確実に増加しているが、同時に不確実性が増え、各種の利害衝突が多発になっている現在、世界経済が抱えている以下の4つの問題を如何に解決するかという課題が各国に課されているのである。それは、(1) 国際経済の危機（2008年の金融危機による欧州債券市場の）問題、(2) 社会における貧富の格差拡大、(3) グローバル就業市場の縮小、(4) 世代間の資源分配の不平等、という課題なのである。これらの問題を一国や一地域の問題ではない以上、グローバルの視点で応対し解決するほかはないのである。ところが、イギリスのEU離脱や米トランプ政権の保護貿易主義の動向などにより世界経済の不安定性や不確実性は一層高まっているのである。このように世界から経済規模が第2位になった中国の「一帯一路」戦略に必然的に注目されるようになる。当然ながら、中国では政府だけでなく、企業も「一帯一路」の展開に大きな期待を寄せている。しかし、複雑な絡み合う世界経済の中で「一帯一路」構想の実現に向けて、まだ乗り越えなければならない課題が山積しているのである。

例えば、域内外の大国の支持を得る必要がある。中国は、米国、EU、そして日本との間で、「一帯一路」における資源を巡って、利益の衝突が予想される。その上、ロシアやインドは、それぞれ中国の中央アジアや南アジアへの進出を警戒していることを如何に解消するのか。

また、対象国は、発展段階や、宗教、文化などの面で大きく異なっており、経済統合のために強い求心力が求められるし、貿易拡大時に各国実施の高関税を如何に撤去させるのか。

さらに、AIIBの設立により地域で独占的・排他的な影響力を行使しようとする機構ではないという安心感を関係国に与えるために世界銀行、アジア開発銀行、欧州復興開発銀行、欧州投資銀行、などの金融機構との共同融資や関係国政府や個人投資家との協力強化も非常に重要なのである。

もう一つの不安材料としては、「一帯一路」構想の関連インフラ整備と海外投資は中国の国有企業が中心となっているが、65ヶ国の一部は投資リスクが大きいと指摘すべきである。総額1兆ドルともいわれる壮大な投資活動は保護主義に反対し世界経済の繁盛に貢献する点では評価すべきだが、リスクの予想が不能なプロジェクトが多いようだし、追加投資、融資増加、税収軽減という政府の救済によって生き残っている中国の国有企業はもともと大量の負債を抱えているのに、そのような企業による大規模のインフラ整備と海外投資の収益予期が難しいと言わざるを得ない。万が一の場合、世界規模の金融不安が起るリスクもあり得るであろう。

最後に、中国は一部の対象国との間で領土や領海の問題を抱えているので地域における緊張が続く場合、投資に伴うリスクも高くなる。一部の紛争地域を含め、対象国の多くは政治、経済、社会の面において、安定していない上、道路や港湾などのハード面のみならず、法律や税制といったソフト面でのインフラがまだ整備されておらず、改善を待たなければならない。

終わりに

本稿は「一帯一路」経済圏についての戦略構想の確認を通して中国が自由貿易と投資の拡大を進め経済のさらなる発展を図ろうとする政策的意図を概観し世界経済の成長と発展は中国抜きでは語れない事実への理解に一助するようにしてきた。また、「一帯一路」は経済的側面から産業構造転換の加速、過剰生産能力の解消など多くの利点があると指摘できる。同時に関係諸国のインフラ整備に資金と技術などから中国からのサポートが得られることが歓迎されているとも言えるであろう。ところが、社会体制の相違や環境保護などの面ではトラブルやリスクが潜んでいるのも不安定要素の払しょくが課題として残っていることが分かった。

本研究による結論は以下の通りである。まず、「一帯一路」の3年間の進捗がアジアやヨーロッパの多くの国々に新たなビジネスチャンスを提供し、地域、歴史、

社会、文化など様々な価値観を尊重しながら基本的な統一認識を達成させることは世界経済の発展にとって重要な意義を持っているのである。次に、米国で保護主義が台頭する中、中国とヨーロッパとの経済関係は今後ますます強まっていくと予想される。警戒感を強める日本や米国とは異なりヨーロッパは中国との経済的つながりを重視し大きく期待を寄せているからである。最後に中国内陸地域の持続的経済発展や産業高度化と、沿海地域との格差縮小などの目的をはたすため、関係諸国との協力拡大を通して「一帯一路」戦略構想を加速する可能性が高まっていると同時に、構想のさらなる進展のためにプロジェクトの運営管理や安全保障の強化が課題として残されているのである。

注

- 1) 「トランプ新大統領の就任演説」BBC ニュース、<http://www.bbc.com/japanese/features-and-analysis-38702737> 2017.6.13. 閲覧
- 2) 「習近平主席のダボス会議での基調講演全文」在日本中国大使館 HP、<http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1437453.htm> 2017.6.12. 閲覧
- 3) 張業遂（外交部副部長）「一帯一路の建設を通じて中国の対外開放のレベルを一層高めよう」、『中国発展観察』、2014年第4期。
- 4) 「一帯一路」国際協力サミット成果リスト、新華社、2017.5.16. http://news.xinhuanet.com/silkroad/2017-05/16/c_1120976848.htm 2017.5.18. 閲覧

参考文献・資料

[日本語]

- ・ 伊藤亜聖「中国『一帯一路』の構想と実態——グランドデザインか寄せ集めか?」、『東亜』579号、2015年。
- ・ 江原規由「21世紀海上シルクロード建設の意義とアジア太平洋地域の共同発展」、『季刊 国際貿易と投資』、2015年 No.99。
- ・ 大泉啓一郎『『タイプラスワン』の可能性を考える——東アジアにおける新しい工程間分業——』、『環太平洋ビジネス情報』Vol.13、No.51、2013年。
- ・ 加藤嘉一「1年半で80か国が加盟、着実に影響力を高めるアジアインフラ投資銀行」、週刊ダイヤモンド、2017.7.8.号。
- ・ 佐野淳也「一帯一路の進展で変わる中国と沿線諸国との経済関係」日本総研、『JRIレビュー 2017』Vol.4、No.43。
- ・ 新田克之「中国が提唱して3周年を迎える一帯一路」、『大和総研』、2016.9.26。
- ・ 露口洋介「一帯一路と人民元の国際化」、Science Portal China、2017.5.25。
http://www.spc.jst.go.jp/experiences/tsuyuguchi/tsuyuguchi_1705.html
- ・ 国際貿易投資研究所「中国の第13次5ヵ年計画と一帯一路戦略を中心とする対外発展戦略の国際経済への影響」、ITI 調査研究シリーズ No.44、2017.2。
- ・ 「AIIB 加盟増で危機感、参加論、政権に再浮上」、静岡新聞、2017.5.13。
- ・ 静岡新聞（以下）
「AIIB 加盟 77 に、新たに 7 カ国承認」、2017.5.14。
「習氏、新国際秩序を宣言、中国、一帯一路会議開幕」、2017.5.15。
「習氏、保護主義反対、一帯一路首脳会合、米政権牽制」、2017.5.15。
「世界経済牽引意欲、中国、一帯一路会議閉幕」、2017.5.16。
「一帯一路、動向見極め、戦略探れ」、2017.5.17。
「一帯一路、なぜ構想? 中国過剰生産のはけ口」、2017.5.17。
「日中と一帯一路、大局見据え関係修復を」、2017.6.15。
「AIIB、3カ国追加承認、総会開幕」、2017.6.17。
「二つのグローバリズム、世界の安定役担う国は」、2017.6.23。
「一帯一路構想、砂漠に街、東西つなぐ陸の港、クレーン屹立」、2017.6.27。

[中国語]

- ・ 趙統軒『中国“一帯一路”投資与安全研究報告（2016-2017）』、社会科学文献出版社。
- ・ 偉光『“一帯一路”建設与提昇中国全球經濟治理話語權』、人民出版社。
- ・ 張曉濤『中国与“一帯一路”沿線国家經貿合作国別報告』、經濟科学出版社。
- ・ 「一帯一路倡議的活力之源」、南風窓、2017年11期。

「一帯一路」の主なプロジェクト

<p>中国・モンゴル・ロシア経済回廊</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 2014年にロシアから中国向けに天然ガスを年間380億m³（中国の年間消費量の約20%）を30年間供給する契約が締結 ● 2015年にロシアから中国向けに天然ガスを年間300億m³を供給する契約が締結 ● ロシアのモスクワ・カザンを結ぶ高速鉄道建設プロジェクトを中国企業連合が落札（2020年開業予定、中国側が62億ドルのローンを提供、将来的には北京まで沿線する構想も） ● モンゴル・ロシアと国境での協力協定を締結 ● 中国と欧州を結ぶ国際貨物列車「中欧班列」が運行（常時運輸システムが確立） （対象地域が持続的に拡大中、運行路線は51路線、中国国内の出発地は27都市、欧州11カ国28都市との間を結び、開業以来、運行本数は累計3700本。
<p>新ユーラシア・ランドブリッジ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ウズベキスタン・タジキスタン・キルギスと新たなパイプラインの建設を2013年に合意 ● カザフスタンの首都アスタナで中国企業がライトレールを建設予定（2018年完成予定） ● ウズベキスタンのアングレン・パブ間を結ぶ鉄道を中国企業が建設（2016年完成） （将来的にウズベキスタン・キルギス・中国を結ぶ構想も）
<p>中国・中央アジア・西アジア経済回廊</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● インドネシアのジャカルタ・バンドン間を結ぶ高速鉄道整備事業を2015年に受注（2019年完工予定） ● ラオスを南北縦断の高速鉄道建設事業が中国企業によって2015年に開始（2020年完工予定） ● タイのバンコクからラオスとの国境まで続く高速鉄道整備事業を2014年に合意、2016年に日本との競合により2017年に延期
<p>中国・パキスタン経済回廊</p> <p>中国・バングラデシュ・インド・ミャンマー経済回廊</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 「一帯一路」の旗艦プロジェクトとの位置づけ ● 投資総額は460億ドル（グワダル港の経済特区を43年間運営する覚書を交わした） ● 中国のカシュガルからグワダル港を結ぶ高速鉄道・高速道路・パイプラインが建設中 ● 雲南省とミャンマーのラカイン州チャオピュを結ぶパイプラインが2015年に稼働 ● バングラデシュで中国企業がパドマ橋の建設事業を2014年に開始（2018年に完工予定）
<p>21世紀海上シルクロード</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● スリランカで中国企業によるコロナポ港の整備工事が2014年に開始 ● スリランカで中国企業によるハンバンタ港の第二期建設完工（2016年）（港の運営権を99年間、中国企業に貸し出す） ● モルディブで2016年に国際空港と首都マレをつなぐ橋梁建設開始（2018年完工予定）

出所：新田堯之「中国が提唱して3周年を迎えた一帯一路」、大和総研、2016.9.26.p.2より加筆修正作成。

「一帯一路」サミットでの主な合意協定 (2017.5.)

一、合意・覚書

● 政府間：モンゴル、パキスタン、ネパール、クロアチア、セルビア、アルバニア、東チモール、シンガポール、ミャンマー、マレーシア
 ● 国際機関間：国連開発計画、国連工業開発機関、国連人間居住計画、国連児童基金、国連人口基金、国連貿易開発会議、国連環境計画、国際貿易センター、国連教育科学文化機関、世界保健機関、国際知的所有権機関、国際刑事警察機構、国連欧州経済委員会、世界経済フォーラム、国際道路輸送連盟、世界貿易機関、国際電気通信連合、国際民間航空機関、国連文明の同盟、国際開発法機関、世界気象機関、国際海事機関、アジア開発銀行、アジアインフラ投資銀行、欧州復興開発銀行、欧州投資銀行、新開発銀行 (BRICS 銀行)、世界銀行、赤十字国際委員会、

二、協定

● 運輸：ウズベキスタン、トルコ、ベラルーシ
 ● 核技術利用：タイ
 ● 水資源領域：マレーシア、ポーランド
 鉄道：パキスタン、ベラルーシ、ドイツ、カザフスタン、モンゴル、ポーランド、ロシア、スリランカ、ラオス、エジプト、ハンガリー、セルビア、ベトナム、ケニア
 ● インフラ：カンボジア
 ● 情報技術：アフガニスタン、カザフスタン
 ● 交通運輸：カンボジア、パキスタン、ミャンマー
 ● 環境：スイス
 ● 海洋観測：カンボジア
 ● 経済貿易：パキスタン、ベトナム、カンボジア、フィリピン、インドネシア、ウズベキスタン、ベラルーシ、モンゴル、ケニア、エチオピア、フィジー、パングラディッシュ、スリランカ、ミャンマー、モルディブ、アゼルバイジャン、ジョージア (元グルジア)、アルメニア、アフガニスタン、アルバニア、イラク、パレスチナ、レバノン、セルビア、ボスニア、シリア、タジキスタン、ネパール、モンテネグロ、グルジア、モルドバ、アルゼンチン、エジプト、チリ、オランダ、ポーランド、ノルウェー、アイルランド、タンザニア、ウクライナ、ロシア、サウジアラビア、上海協力機構
 ● 金融：シルクロード基金に新たに 1000 億元増資、人民元海外基金業務規模 3000 億元、中国・ロシア協力投資基金 1000 億元、中国国家開発銀行 (インフラ施設借款 1000 億元、産業エネルギー協力借款 1000 億元、金融協力借款 500 億元)、中国輸出入銀行 (特定プロジェクト借款 1000 億元、インフラ施設借款 300 億元)、国際通貨基金と共同で中国人材育成基金設置、アジア金融協力協会設置
 ● 民生、教育等：関係途上国へ 600 億元援助、食糧緊急援助 20 億元、南南協力援助基金に 10 億ドル新規増資、400 の福利教育施設プロジェクト建設に支援

出所：新華社「一帯一路国際協力サミット共同声明」、http://news.xinhuanet.com/silkroad/2017-05/16/c_1120976848.htm より筆者整理。

