

## 武蔵野大学国際総合研究所「第45回 EU 研究会」議事録

- 開催日：2019年11月29日
- 会場：武蔵野大学有明キャンパス会議室
- 基調報告：土田 陽介  
(三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 調査部研究員)
- テーマ：「一带一路と中東欧経済」  
- モンテネグロの高速道路建設計画の事例研究

### 基調報告：「一带一路と中東欧経済」 - モンテネグロの高速道路建設計画の事例研究

#### 1. 「一带一路」構想と中東欧経済

- ・2014年11月のAPEC首脳会議で習近平総書記が「一带一路」構想を発表。
- ・2011年より中東欧・中国首脳会議（「16+1」）を毎年開催して経済連携の深化に取り組む（19年よりギリシャを入れて「17+1」に）。
- ・主に中国輸出入銀行を通じた融資で中東欧（含む西バルカン）諸国のインフラ事業の開発を支援している。
- ・しかしその手法が贈与（無償資金協力）ではなく借款（有償資金協力）で行われたことに対して中東欧諸国の多くが反感を持つようになり、中国に対する態度を慎重化させるようになった。
- ・こうした事態を受けて中国政府は、開発支援の主な対象をEU加盟済の中東欧諸国から未加盟の西バルカン諸国にスイッチするようになっている。西バルカン諸国は開発が進んでおらず低所得であるため、資金ニーズが強い。それと同時に、EUに加盟していないためEUによる影響力も限定的である。これらのことを中国政府は好感していると考えられる。

#### 2. 「債務の罠」とモンテネグロ経済

- ・西バルカン諸国に対する中国の開発支援の実質的なテストケースとなっているのが、モンテネグロの高速道路計画である。
- ・欧米社会では、中国政府による開発支援は被支援国を「債務の罠」に陥らせるという批判の声が上がっている。
- ・実際にモンテネグロの公的債務残高は膨張し、EU加盟を目指すモンテネグロ政府は財政再建をスタートした。

### 3. モンテネグロの高速道路計画

- ・モンテネグロの良港バールとセルビアの首都ベオグラードを結ぶ高速道路計画のモンテネグロ側のプロジェクト。セルビアとのアクセスの改善（現在は主に鉄道）とモンテネグロ北部の低開発地域の活性化が目的。
- ・全長 200km を 4 つの工区に分けて建設予定、うち第一区間（スモコバッチ＝マテシェボ間）を中国政府の支援で建設。
- ・中国輸出入銀行が 6 億 8,700 万ユーロ相当の米ドル建て有償資金援助を実施、中国交通建設グループが建設を代行した。
- ・中国の支援を受けた第一区間の建設でモンテネグロの公的債務残高が急増。
- ・第二区間以降は官民パートナーシップ（PPP、特にコンセッション）での建設を目指すもののまだ手付かずの状態である。

### 4. 中国がコミットするようになった背景

- ・欧州経済の不振、計画の採算性の低さ、中国の巨大経済圏構想が主な背景。
- ・欧州経済の不振：欧州債務危機に伴う景気停滞の長期化、EU 側の建設企業や金融機関の不良債権問題、緊縮財政の強化。
- ・計画の採算性の低さ：事前調査で採算割れの指摘、コンセッションでの建設計画も銀行が参加拒否、中国政府の FS は非公開（透明性が低い）。
- ・中国の巨大経済圏構想：バルカン・シルクロード構想（ギリシャ～中東欧～西欧）、中国政府の地中海戦略（代表的港湾への投融資）、汎欧州運輸回廊構想（第 7, 10, 11 回廊）。

### 5. TEN-T とバルカン・シルクロード構想

- ・EU は汎欧州運輸回廊（TEN-T）構想に西バルカン諸国も含む。
- ・中国はギリシャからバルカン半島～中東欧～西欧への物流網構築を目指す（バルカン・シルクロード構想）。
- ・EU と中国の拡大構想が交錯する場としての西バルカン諸国。

### 6. モンテネグロ経済への影響

- ・成長率は建設計画開始後に急上昇したが、波及効果には疑問が残る（建設会社は中国企業、建設資材は中国からの輸入）。
- ・公的債務残高の対 GDP 比率は 14 年から 18 年の間に 56.2% から 68.3% と急増した。
- ・公的債務残高の膨張に伴う財政再建（増税、公務員の賃上げ凍結、子育て給付金廃止）と個人消費の悪化。
- ・デットサービスレシオはそれほど高まらず、財政再建は EU 加盟プロセスとの兼ね合いによるところが大きい。
- ・EU 加盟を目指すモンテネグロは安定成長協定とマーストリヒト基準の同時

達成が求められる。

- ・借り入れたモンテネグロの責任（借手責任）はないのか？

#### 7. 一帯一路は EU の拡大戦略を刺激する外圧の 1 つに

- ・ EU の「硬直的」な中東欧政策に対する外圧（ロシア、トルコ、中国）。
- ・ EU の西バルカン拡大戦略の積極化。2025 年のセルビアとモンテネグロの EU 加盟を目指す方針、東方パートナーシップ型の包括的開発支援。
- ・しかし EU が具体的な開発援助支援のパッケージを用意したわけではない
- ・それでも EU は開発支援（資金協力）を渋るのか、安定成長協定（SGP）の実現（特に債務）に拘り続けるのか？

### 質疑応答およびディスカッション

#### ■ EU は中国の一帯一路を結局どう評価している？

EU 自身もまだスタンスを決めきれていないように見える。EU 首脳は距離をおくと言っているながら、各国の政府は AIIB に参加するなど、統一がとれていない。その影響が周縁に表れている。各国の利害がばらばらなので、取り残された地域が混乱するという状況が続くのではないか。

#### ■ 中国/EU にとって、西バルカン地域の重要性は？安い投資で影響力を持つというメリットはあるが、具体的にどういうことを考えている？

ヨーロッパからすると最大の要因は安全保障上の問題。中国は EU への影響力を高めるために、安全保障上重要な拠点に触れるのだろう。触れてほしくないところに敢えて触れて、ヨーロッパを刺激している。プレッシャーを与えている。西バルカンは EU ではないため、EU 側もあまり強く言えない。

#### ■ 一帯一路は道路のプロジェクトが多いが、一部が完成してもなかなか全体に繋がっていない。米中の対立で中国経済の余裕がなくなっている中で、今どのような状況になっているのか？

全体的に、中東欧への一帯一路はうまくいっていない。ポーランドやチェコなどの中東欧の大国は既に中国と距離をとろうとしている。そこで西バルカン諸

国に目を転じた。中国側はこのあたりの小国はどうにかなると考えているが、逆に EU からすればここで食い止めたい。

- ピレウスやロッテルダムなどの港湾に中国資本がかなり入ってきている。これに対して EU はどう反応している？これが潜在的にどういった問題を起こし得る？

正確に言えば運営会社に対する投資であり、港そのものが買われているわけではないので、投資プロテクトから外れている。使用权と所有権は違う。港湾の運営は中国資本だが、例えば関所を設けたら彼らにとっても損なので、そんなことはしない。利益を上げるには物流を増やすように持っていくので、互いにとって損はないはず。

経済的には問題はないが、あるとすれば安全保障的な観点だろう。