

中国の「一帯一路」政策

— その版図拡大の波紋 —

加 藤 青 延

1. はじめに

「一帯一路」とは、習近平氏が2012年秋の中国共産党大会で党最高位の総書記に、そして翌2013年春の全国人民代表大会では中国の元首である国家主席にも就任した後、自ら打ちだした巨大な経済圏構想である。

「一帯」は「シルクロード経済ベルト」が正式名称とされ、中国西部からユーラシア大陸を横断し、中央アジアを經由して欧州を結ぶ「陸のシルクロード」構想とも呼ばれる。

習近平氏は、国家主席就任の半年後、中央アジアのカザフスタンを訪問した際に地元の大学で行った「人民の友情を広く発揚し、共にすばらしい未来を開こう」と題する講演の中でその構想を対外的に明らかにした。この中で、習主席は、「ユーラシア各国の経済的つながりを一層緊密にし、相互協力を一層深まらせ、発展空間を一層広々としたものにするため、われわれは革新的な協力モデルによって、『シルクロード経済ベルト』を共同で建設することができる。これは沿線の各国人民に幸せをもたらす大事業である。まずいくつかの面から始めて、点から線、線から面へと広げ、地域の大きな協力体制を作り上げよう」と呼びかけた¹。

その後「陸のシルクロード」構想が「ベルト＝帯」と表現されるのは、まさにこの講演の言葉に由来するものである。

一方、「一路」は「21世紀海上シルクロード」が正式名称で、中国沿海

部から東南アジア、スリランカ、アラビア半島の沿岸部、アフリカ東岸を経て地中海に至る「海のシルクロード」構想である。「陸路」発表の翌月、習主席がインドネシアの国会で行った「手を携えて中国 ASEAN 運命共同体を建設しよう」と題する演説の中で打ち出した。この演説の中で、習主席は、「東南アジア地域は昔から『海のシルクロード』の重要な中樞だった。中国は ASEAN 諸国と海上での協力を強化し、中国政府が設立した中国 ASEAN 海上協力基金を活用して、海洋協力のパートナーシップを発展させ、21 世紀の『海のシルクロード』を共に建設することを願っている」と述べた²。中国語ではシルクロードを「絲綢之路」と記すため、この「路」をとって「一路」と略される。

習主席は翌 2014 年 11 月、中国北京で開かれたアジア太平洋経済協力 (APEC) 首脳会議で、議長として演説し、「互いに通じ合い協力を進めることこそ、中国が『一帯一路』を提唱する核心だ。中国側は志を同じくする仲間が積極的に協力を参与することを歓迎する。『一帯一路』の建設を、協力の道、友好の道、共栄の道にしよう」と訴えた³ ことで、一帯一路は世界の注目を集めることになった。

習近平国家主席がこうした対外政策を打ち出した意図は、当初、太平洋での米国との衝突を避け、ユーラシア大陸でつながる西方への影響力拡大を目指すものと受け止められた。だが、2017 年米国に自国第一主義を掲げるトランプ政権が誕生し、米国が国際社会におけるリーダーの役割から遠ざかり始めた隙をつくかのように、2018 年初からは、北極圏や中南米カリブ諸国、さらにアフリカまで全て「一帯一路の延長上にある」と、一気にその版図を拡大した。さらに空中やインターネットの世界まで「一帯一路」がめざす領域に組み入れている。実は、現在米中対立の大きな火種とみなされている貿易摩擦は、中国が一帯一路の版図を拡大した後の 2018 年春に急速に激化している。米国のトランプ政権は、日本が打ち出した「自由で開かれたインド太平洋戦略」に便乗する形で安全保障面からも警戒感をあらわにするなど、中国の一帯一路構想は、2 大経済大国間の

新たな対立を呼び起こしたといってもよいだろう。米国のペンス副大統領は、2018年10月に行った演説の中で、「中国はいわゆる『借金漬け外交』を利用してその影響を拡大している」と中国の一带一路構想を厳しく批判した⁴。同氏はまた、その翌月パプアニューギニアで開かれたアジア太平洋経済協力（APEC）首脳会議に関連する会議で演説し、一带一路構想を念頭に、「我々は相手国を借金の海に溺れさせることはないし、独立を危険にさらしたりすることもない。我々は相手を束縛する『帯（ベルト）』や一方通行の『路』を提供することもない」と中国の経済圏構想を露骨に皮肉り、米国が一带一路を正面から敵視し始めたことがうかがえる⁵。

そこで本論では、最近顕著になった一带一路構想の版図拡大にはどのような中国の思惑が働いているのか、またそれが米国をはじめとする対外関係にどのような影響をもたらしつつあるのかについて、これまで多く論じられてきた経済的な視野も踏まえつつ、主として国際政治学や地政学の視点から分析を試みることにする。

2. そもそも「帯」と「道」はどこを通るのか

中国が自らの対外政策として大々的に掲げる「一带一路」は、英語では当初は主に“One Belt and One Road (OBOR)”と訳され、その後“Belt and Road Initiative (BRI)”と訳されるようになった。いずれにせよ複数形ではないことから基本的には中国語と同様に「1本の帯」と「1本の路」と解釈するのが自然だ。ところがその「1本の帯」と「1本の路」なるものが、具体的に地球上のどこを通っているかを調べると、意外と確定することがむずかしい。むしろあいまいにされてきたといってもいい。中国の国営メディアが唯一公式に伝えた「1本の帯」と「1本の道」は、次頁の図1のようなルートである。実際、内外の論文や報道にこのルートが引用されることも多い。

図1は、中国中央テレビ（CCTV）など中国の国営メディアが報じた図

をもとに、筆者がそのルートを再現したものだ。実は、習主席が「海のシルクロード」に関する演説をしたインドネシアにも、とってつけた盲腸のように海路の枝が伸びているがここでは省略している。それにしても、よく見るとこの地図は実に不可解な点が多い。

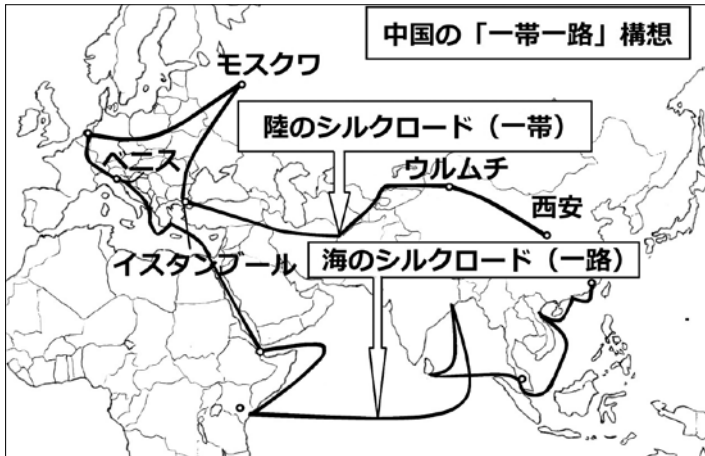


図1 「中国国営メディアが報じた地図」を再現したルート（筆者作成）

「一帯」つまり「陸のシルクロード」のルートについては、中国の西安からトルコのイスタンブールまでは東西を自然に結んでいてわかりやすい。イスタンブールは、アジアとヨーロッパの境界と言われる名所であり、そのままギリシャを経て西ヨーロッパの中心に向えるはずだ。ところがなぜか、その後は北上しながら東側に迂回している。

わざわざモスクワを経由しなくてはならない経済的な理由は見当たらず極めて不自然と言わざるを得ない。

一方、「一路」のルートも首をかしげてしまう。中国からベトナム、マレーシアを経て、スリランカにたどり着くまではごく自然である。海路は基本的にフリーアクセスだから1本の線で描くこと自体、意味のある事ともいえないが、なぜかスリランカの後には、再びインドのコルカタに逆行

し、コルカタでスイッチバックをしてから、アフリカのケニアに向かい、その後紅海を経てベニスにたどり着くというルートで描かれている。海上でルートがクロスすること自体が不自然であることに加え、中国とはインドよりも更に良好な友好関係にあるとされるミャンマー、バングラデシュ、そしてパキスタンの港をまったく経由していないことにも違和感を覚えざるを得ない。

中国の国営メディアはなぜあえてこのような不可思議な「一带一路」図を描いたのか。「1本の帯と1本の路^{みち}」という表看板と、実際に進めようとしている計画との間に整合性を持たせるため、無理やりこのような図を描くはめになったのではないのか。この地図を見るたびに原案を考えた人の苦勞が思いやられる。

ただ、この「一筆書きの地図」からは、中国が国境を接する大国ロシアやインドを強く意識した、したたかな戦略も読み取れる。

「ロシアを一带一路の沿線国から除外するつもりはない。だからわざわざ遠回りしてもロシアを経由する。」

「インドも一带一路の沿線国として尊重する。インドが警戒しないよう、インドと国境を接する中国の友好国パキスタンやバングラデシュ、ミャンマーは地図上避けて通る。」

筆者にはその様なメッセージがにじみ出てくるように思える。つまりくだんの地図は、中国の「一带一路」構想が、ロシアやインドと競争・対立するものではなく、共存をめざす「友好の懸け橋」だというアピールが意図的に書き込まれているとも見てとれる。

3. 「一帯」は6本の「経済回廊」を包含

興味深いことに、「一带一路」について「ルートを1本に限定する」という条件を取り払うと、たちまち複数のルートが浮上する。最も典型的な「一帯」つまり「陸のシルクロード」のルートは、中国が音頭をとって

2013年から関係諸国と具体的な経済協力の協議に乗り出した6つの経済回廊だ。沿線国と協議中であることに加え、中国が独断で他国の領域に線引きをすることもできないため、明確な地図の形では公表されていない。そこで正確ではないが、概念図として作成してみたのが図2だ。

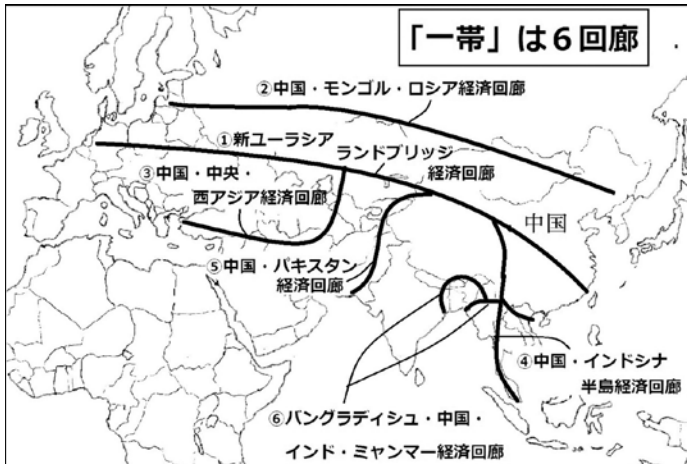


図2 新華社などの報道をもとに筆者作成

それによると、第一のルートは「新ユーラシア・ランドブリッジ経済回廊」と呼ばれ、台湾の対岸、泉州付近から中国を横断し、新疆ウイグル自治区からカザフスタンを經由して、オランダのロッテルダム付近の方向にまっすぐに伸びている。ロシアもモンゴルも經由していないように見える。まさに中国と欧州の間をストレートに結ぶ、メインルートといえるだろう。もし「一帯」つまり「陸のシルクロード」の概念を、素直に1本のルートで描くのであれば、この「新ユーラシア・ランドブリッジ経済回廊」ということになる。

第二のルートは「中国・モンゴル・ロシア経済回廊」と呼ばれ、2014年9月習近平国家主席が、中国・ロシア・モンゴル首脳会議の席で提起し、具体的な協力プランが話し合われている。ルートはいろいろあるよう

だが、日本海に近い中口国境付近から、中国東北部を横断した後は、主としてモンゴルとロシアを横断する形で欧州まで貫かれている主要ルートを地図には記した。沿線国の数が少ないことから、関係国間の経済協力がいち早く進んでいる。中国政府は2016年9月「中国・モンゴル・ロシア経済回廊は『一带一路』の枠組みの中では初めて建設される多国間経済回廊であり、三国協力をはじめユーラシア地域の協力促進にも重要な意義を持っている」と評価している⁶。この経済回廊の建設には、内陸国であるモンゴルの期待も特に大きいようだ。

日本として注目すべきはこの回廊の東側の出発点である。中国東北部やロシアのウラジオストクかもしれないが、中国が港湾建設を進めている、日本海に面した北朝鮮の羅先^{ラソン}特別市となる可能性も濃厚だ。

それというのも中国がこの羅先^{ラソン}特別市にある羅津港を50年契約で租借し3本の埠頭を建設することで中国東北部の日本海への窓口にしようとしてきた経緯があるからだ。中国東北部のロシアと北朝鮮の両方に接する国境付近は、日本海にきわめて近いところまで国境線が伸びているものの、北朝鮮とロシアに阻まれる形で、日本海には直接接していない。そこで中国は北朝鮮から港を租借する形で中国東北部から日本海に直接つながる物流ルートを確認しようとしてきたのである。実際、現地に行ってみると、特別市自体がそのほかの北朝鮮の地域と隔離され、通貨は主として人民元が流通するなど、最近はあたかも中国の租界に近い状態になっているという。

もし羅津港が「中国・モンゴル・ロシア経済回廊」の出発点として本格的に機能するようになれば、将来的には、環日本海経済圏構想にもプラスの効果をもたらす可能性がある。日本の日本海側の港湾都市から中国東北部、モンゴル、更には欧州への物流ルートが本格的に機能することが期待される。

他の回廊に目を転じると興味深いのは、第一のルートである「新ユーラシア・ランドブリッジ経済回廊」から南側に4本の経済回廊が枝分かれする形で伸びていることだ。

第三のルートである「中国・中央・西アジア経済回廊」は、第一のルートからカザフスタン付近で枝分かかれし、カスピ海の南側を通過してトルコに抜けている。シリアの内戦地域や、近年イスラム教過激派組織ISが一時支配した地域も含まれている可能性もあり、このルートの復興や開発にはなお多くの時間と困難を伴うものと考えられる。

第四のルートは「中国・インドシナ半島経済回廊」で、中国から東南アジアを縦断しインドシナ半島の先端、シンガポール付近まで一気に南下している。途中でベトナムに枝分かかれするルートもある。

第五のルートは「中国・パキスタン経済回廊」で、中国とパキスタンの間では、幹線道路や鉄道、パイプラインそれに港湾・工業団地など多彩なインフラ整備計画が進められているが、後述するようにパキスタンが多くの負債を抱え込むことへの抵抗も表面化している。

第六のルートは、「バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊」で、第四のルート「中国・インドシナ半島経済回廊」から枝分かかれする形で、それぞれバングラデシュ、インド、ミャンマーに伸びている。不思議なことに国名を冠する経済回廊5つの中で、この経済回廊だけが、プロジェクトの主導者たる中国の国名が筆頭でない。バングラデシュが先頭にくるのは、中国を筆頭にする事でインドが抵抗することを回避するためか、経済回廊に掲げる国名の順番をアルファベット順にしたためだと考えられる。結果的に残りは全て中国が筆頭になるので、中国の主導的立場も示せる形になるということなのかもしれない。

第一ルートである「新ユーラシア・ランドブリッジ経済回廊」を背骨に見立てると、第三から第六までのルートは、まるでその背骨から伸びる手足の骨か肋骨のような形に見える。問題は中国から欧州までユーラシアを横断する大動脈から、なぜ手足のように何本も南方向に回廊が伸びているのか。詳細は後述するが、実は、「陸のシルクロード（一帯）」は、「海のシルクロード（一路）」と一体化した経済流通ルートを構築できるように巧妙に構想されているのだ。

「陸のシルクロード（一帯）」が生み出す経済効果について、国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）は、1.2兆ドルに及ぶと試算している⁷。

4. 増大する中・欧間の大陸横断鉄道輸送量

「陸のシルクロード」に関わる多くのプロジェクトの中で、急速に実績を伸ばしてきたのが、中国と欧州とを結ぶ「中欧班列」と呼ばれるユーラシア大陸を横断する貨物鉄道輸送である。

中国の主要都市から多くの列車は新疆ウイグル自治区の阿拉山口（アラシャンコウ）を経てカザフスタンに入り、さらにロシア、ベラルーシ、ポーランドを経て、ドイツやフランス、スペインなど西ヨーロッパに至るという壮大な鉄道路線だ。（次頁の図3・次々頁の図5参照）大型コンテナを載せた40～50両の貨車を連結して出発地から到着地まで編成構成の変更なしでつなぐものが多い。

ただ、両端の中国と欧州の線路の幅が標準軌と呼ばれる幅1メートル40数センチであるのに対して、途中のカザフスタン、ロシア、ベラルーシといった旧ソ連圏の国の線路の幅はそれよりも広く1メートル50数センチある。このため、中国と旧ソ連圏の国との間、旧ソ連圏と欧州の間では、別の台車の貨車に積み替える必要があり、それぞれのポイントに巨大な積み替え設備が整備されている。

中国と欧州とを直結する貨物列車は、2011年3月、中国内陸部の重慶とドイツのデュイスブルグとの間で初運行されたのを皮切りに、内陸部の主要工業都市である成都、鄭州、武漢、蘇州それに広州などの都市からも次々と欧州向け列車の運行が開始された。運行本数は上り下り合わせて初年の2013年は17本に過ぎなかったが、貨車の積み替え施設の整備が進んだこともあって、その後、加速度的に増加（次々頁の図6参照）2017年には3673本と、ほぼ毎日10本が運行されるまでになった。2020年には年間5000本を目指す計画である。

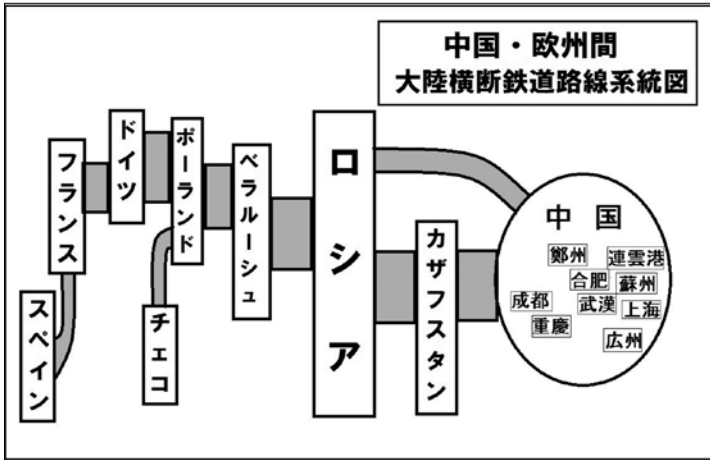


図3 中国と欧州を直結する鉄道輸送の路線系統図（筆者作成）



図4 中国・欧州間を直結する鉄道コンテナ輸送「中欧班列」
（インターネットより）



図5 中国と欧州とを結ぶ直通貨物鉄道の主な運行ルート

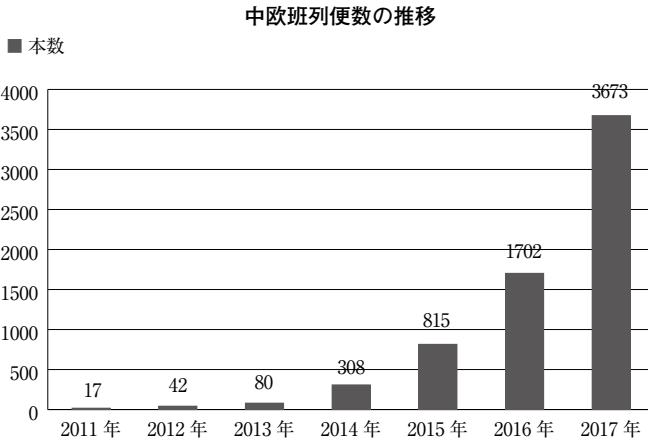


図6 中国と欧州を結ぶ直通貨物列車の年間運行総数の推移
(中国鉄路総公司などの統計資料を基に作成)

中国の国家発展改革委員会が明らかにしたところによると、2018年10月現在、中国国内の48都市と欧州15カ国の44都市を結ぶ計65路線が運行されている。2013年以降の累計運行本数は1万1000本を超え、運送したコンテナの数は92万箱に及ぶという⁸。

この中国と欧州とを直結する鉄道コンテナ輸送の発展は、日本と欧州とを結ぶ輸送路にも新たな選択肢をもたらしている。日本通運は、2015年11月より中国と欧州とを結ぶクロスボーダー鉄道輸送サービスを開始した⁹。日本通運が公表した資料によると、日本・欧州間のコンテナ輸送は、全行程をスエズ運河経由の海路とした場合、運送日数が1か月以上かかるが、中国・欧州間を鉄道に切り替えた場合、その約半分の2週間程度に短縮できるという。輸送運賃は、全てを海上輸送した場合の2倍程度になるが、輸送期間を短縮できるうえ、便数も多いことから今後、中国に進出している日系企業の工場と欧州市場とを結ぶ輸送手段としてだけでなく、日欧間、つまり日本と中国の間だけ海路を利用し、中国からは鉄道で欧州とを結ぶ新たな輸送ルートとして大いに期待されるという。

東アジアと欧州とを結ぶ鉄道としては、これまでロシアのシベリア鉄道が存在していたが、運送本数が少なく、編成が60両以上と大編成になることから利用はさほど多くなかったという。しかし、一帯一路政策の一環として、中国と欧州とを結ぶ鉄道ルートが本格的に利用され始めていることに刺激を受け、ロシアも積極的なPRに乗り出した。2018年8月には、日本政府とロシア政府が共同で「シベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業」を立ち上げ、その出発式の共同イベントを横浜港で開くなど、中国の一帯一路政策を意識した対抗措置の動きも出ている。

5. 「一路(海のシルクロード)」構想へ高まるインドの警戒

一方、「海のシルクロード」に目を転じると、状況は「陸の盛況」とは対照的にきな臭い。

中国の国営メディアが公表した「一筆書き」地図では、海のシルクロードである「一路」は、南アジアではインドとスリランカを経由する形になっている。筆者は、中国と友好関係にあるミャンマー、バングラデシュ、パキスタンが経由地に含まれていないことに違和感を覚えると記したが、それは明らかに警戒を強めるインドへの配慮が働いたからにはほかならないと考える。

実際には、中国はインドを取り巻くように周辺国の港の整備を支援し、中国の影響力を拡大してきた。次頁の図7は、俗に「真珠の首飾り」と言われる状況を記したものである。中国は、インドの周辺に存在する友好国スリランカ、パキスタン、バングラデシュ、ミャンマーとの結びつきを着々と強めてきた。中国が政治・経済的な結びつきを強めてきたそれぞれの国の主な港湾をつなぎ合わせると、あたかもインドを取り囲むようにぶら下がる「真珠の首飾り」のように見えることから、米国など西側諸国からそう呼ばれるようになった。中には中国海軍の艦艇が頻繁に出入りした港もあり、インドや欧米の安全保障関係者の間には、中国がインド洋における影響力を拡大しようと、インドをけん制する包囲網を構築しているのではないかという警戒感が広がっている。「一带一路」のいわゆる「一筆書き」地図に、スリランカ以外の3カ国が経由地として描かれていないのは、むやみに「真珠の首飾り」を連想させることで、インドを刺激したくないという思惑があることは間違いないだろう。



図7 中国が関与するインド周辺の主要港

中国と関係が深いインド周辺各国の状況を記すと以下ようになる。

(1) スリランカ

インド洋に浮かぶ海上交通の要衝スリランカでは、2008年、親中派といわれたラジャパクサ大統領（当時）の下で、経済が繁栄している都市部からは程遠い、南部のハンバントタでの大規模な港湾建設が始まった。港の整備資金は、スリランカが中国から3億ドルの融資を受ける形で、中国企業による大規模な港湾建設が行われた。2010年に第1期の工事が完成し、スリランカは、第2期工事のためさらに中国から9億ドルを借り入れたが、すでに西部にコロombo港、東部にトリンコマリ港という国際港があるため、ハンバントタ港を利用する船は少なく、港湾使用料の収入が得られず多額の借金の返済に窮する事態となった。そもそもがスリランカの身の丈を超えた無謀な計画だったと言わざるを得ない。最終的には港運営会社の株式の80%を中国の国有企業に貸与し、賃貸料として11億ドル余りを受け取るという取引をすることになった。これは借金を棒引きにする代

わりに、港の管理運営権を99年間、中国側に譲り渡したことを意味し、港は事実上中国の租界地のようになっている。中国海軍の艦艇が寄港したという情報もあり、ハンバントタ港は、中国の「一带一路」政策による被支援国が「債務の罠」にはまった典型例としてよく引用される。

一方、中国にしてみれば、インド洋の交易路に位置する重要な港の管理運営権をやすやすと手にしたことになり、インドをにらむ海のシルクロードの重要な中継点として、今後大いに利用することになるだろう。

(2) パキスタン

パキスタンにはカラチという両港があるが、南西部の小規模な港グワダールでは、中国が巨額の援助で大規模な国際港に再開発する計画が進められている。中国はすでに空港の建設に対して2億3000万ドルを無償資金協力で拠出し¹⁰、さらに病院や大学それに水道などの整備も支援するという。インドや欧米の警戒が高まっているのは、グワダール港の位置する場所が、ペルシャ湾から石油や天然ガスを積んでインド洋に出るタンカーなどの輸送船の主要航路の目と鼻の先にあることだ。グワダール港を中国が抑え、軍事拠点として利用するようになれば、ペルシャ湾への出入りまで中国がコントロールできるようになるという警戒感がインドや欧米諸国に高まっている。一方、パキスタン国内でも、スリランカが「債務の罠」にはまった教訓もあり、中国から多額の融資を受け入れることには強い警戒感が出始めている。パキスタンは、一带一路の一環として南部の港湾都市カラチと北西部ペシャワールとを結ぶ全長1872キロの鉄道の大規模な改修計画として82億ドルの予算を立てていたが、債務負担が重すぎるとして20億ドル減らした。

(3) バングラデシュ

中国の習近平国家主席は、2016年10月、中国の国家主席としては30年ぶりにバングラデシュを訪れ、ハシナ首相との首脳会談で、「一带一路」

建設を共同で推進し、インフラ建設、エネルギー、電力、交通輸送、情報通信それに農業などの分野を重点に大規模プロジェクトで協力することで合意した¹¹。そして両国はインフラ整備など27項目の合意事項や覚書に署名。中国側は大規模プロジェクトバングラデシュ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を提案したとされる。

(4) ミャンマー

ミャンマーのインド洋に面する西海岸には、これまでインドの協力で建設が進められてきたシトウエ港があるが、中国はそこよりもやや南よりのチャウピユに目をつけ、5つのバースを持つ国際港の建設を支援している。この港にはミャンマーと陸上国境を接する中国雲南省昆明とをつなぐ石油・天然ガスパイプラインや高速道路、高速鉄道などの建設も進められており、中国南部の内陸部からインド洋への物流の出入口港との位置づけもなされている。

(5) 海のシルクロードの実態は

このように中国はあたかもインドを取り巻く周辺国に、自らの影響力が及ぶ港を着々と建設しており、そのような点も考慮すると、中国が進める「一路」である「海のシルクロード」のルートも図1で示したものはだいぶ様相が変わってくる。

次頁の図8は、以上の様な中国の進出を踏まえて「海のシルクロード」とは、このようなルートになるのではないかと筆者が想定して地図上に描いてみた図である。

中国からベトナムなどを經由して南に向かうルートはシンガポールを經由してインド洋に向うルートと、ジャカルタを経てジャワ海を東に向かうルートに枝分かれさせた。ジャワ海に向う東進ルートの行く先はオーストラリアのダーウィン港（最右下）にしてみた。

実は、オーストラリアのダーウィン港は、米国の海兵隊が駐留している

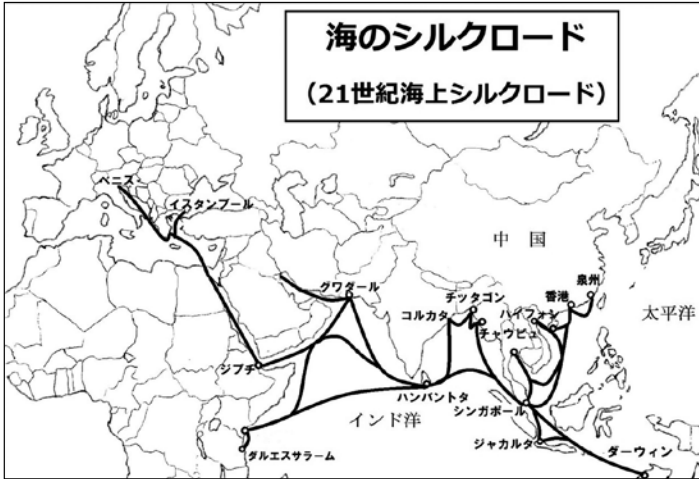


図8 実態を反映させて筆者が描いた海のシルクロード

拠点でもあるが、2015年10月、中国山東省に拠点を持つインフラ関連企業「嵐橋 (LANDBRIDGE) グループ」社が商業用の港湾施設を5億600万豪ドルで99年間租借する契約をオーストラリア北部準州政府と締結している。その意図は、安全保障の側面から米軍基地を監視する目的があるとの見方も出ているが、「一带一路」構想をさらに南太平洋に張り出してゆく拠点としての位置づけもできるだろう。

調べてみると、中国は先に述べた、スリランカのハンバントタ港の利用権やオーストラリアのダーウィン港の運営権を99年取得しただけにとどまらず、パキスタンのグワダル港や、アラブ首長国連邦のハリファ港の埠頭の35年間の利用権の取得、更にはギリシャのピレウス港の港湾運営権の取得も行っている。これを地図上に示すと、「真珠の首飾り」以外に、もう一つの形状、1本の矢のように連なっているように見える。これは後述する、「ユニオンジャックの矢」を逆方向から突き返すような配置に見えてくるから不思議だ。筆者はこれを「逆ユニオンジャックの矢」と呼ぶことにする。(次頁の図9参照)

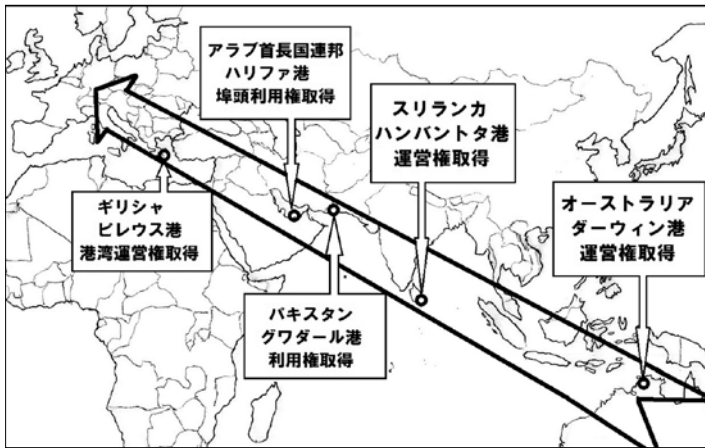


図9 中国企業が運営権や利用権を取得した主な港（逆ユニオンジャックの矢）

6. 陸と海のルートを連結することで巨大なネットワークを構築

シンガポールからインド洋の方に向かう海のシルクロードのルートが、冒頭に紹介した一筆書きの地図とは異なり、実際には中国と友好関係にあるミャンマー、バングラデシュ、パキスタンを経由する意味も極めて大きい。それは単にそれらの国がインドをけん制する「真珠の首飾り」や英連邦に対抗する「逆ユニオンジャックの矢」という地理的位置にあるという事だけにとどまらない。つまりこれらの国を通じて、「一路」である「海のシルクロード」が、「一帯」すなわち「陸のシルクロード」とも事実上連結していると見られる点が重要である。つまり「海のシルクロード」と「陸のシルクロード」とは、それぞれ別々に存在する「海」と「陸」の道ではなく、お互いに複数の地点で連結し、陸海混合の物流ルートとしてユーラシア大陸の大半を網羅することが地図上に浮き彫りになってくるのである。

図10は、先に示した「陸のシルクロード」を代表する「6回廊」と、筆

者が作成した「海のシルクロードの実態」とを重ね合わせたものである。

図10を見れば一目瞭然であるが、「海のシルクロード」で中国が整備や開発に力を入れている港湾都市の多くは、「陸のシルクロード」の具体的なルートとして計画されてきた6本の経済回廊のうち5本と連結し、相互に関係し合う双方向の物流拠点として計画されていることが透けて見えてくる。

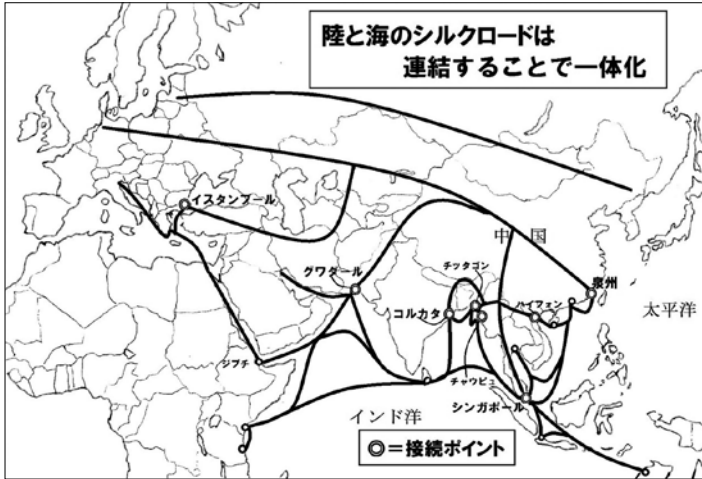


図10 陸の経済回廊と海のシルクロードは連結し双方向の役割

双方向の拠点となる接続ポイントとしては、泉州（中国）、ベトナムのハイフォン港（ハノイ近郊）、シンガポール港、チャウピュ港（ミャンマー）、チッタゴン港（バングラデシュ）、コルカタ港（インド）、グワダール港（パキスタン）、イスタンブール（トルコ）などが想定される。

インド洋やマラッカ海峡、南シナ海などが安全保障上の理由で不安定化した際にも、陸と海のシルクロードをつなぎ合わせることで中国と中東、アフリカ、欧州との間の物流ルートは完全に遮断される事態は避けられる。陸のシルクロードの6本の経済回廊を見た時に、第一のルートとして中国と欧州の間のユーラシア大陸を横断する「新ユーラシア・ランドブリッジ経済回廊」から、第三～第六の経済回廊が「背骨から垂れ下がる

手足や肋骨」のように見えた理由は、まさに第一の経済回廊と海のシルクロードとの間をつなぐ迂回ルートとしての意味を持つという想定でそれぞれの経済回廊が配置されていたからだったと考えられる。

7. さらに拡大する一帯一路の版図

(1)「氷上シルクロード」提唱

2018年に入り、中国は一帯一路の版図をさらに拡大する動きを見せた。その一つが、一帯一路の版図を北極圏まで広げるという「氷上シルクロード」構想の提唱である。

中国政府は2018年1月『中国の北極政策』白書を発表した¹²。中国語の文字数にして約9000字にもなるこの白書の中で中国政府は、中国政府の北極政策の目標と基本政策、それに中国の北極事業参与に関する主張が記されている。まず、「中国は北極事業の積極的な参与者・建設者・貢献者であり、北極の発展に向け中国の知恵と力で貢献してゆく」として、直接面していない北極地域に、中国が積極的に関与する意欲を示している。その上で、北極を「氷上シルクロード」と呼び、「『一帯一路』の北極関連の協力、人類共同体の構築を積極的に推進する」として、北極政策を一帯一路と関連づけた。それは、一帯一路の枠組みの中で北極政策を行うことを意味し、一帯一路の版図を北極にまで拡大する意思を示したものと受け止められた。従来、北極海をめぐるのは、北極圏に位置する8カ国（米国、ロシア、カナダ、ノルウェー、フィンランド、スウェーデン、デンマーク、アイスランド）で構成する「北極評議会」がその権益を事実上独占する形となってきた。中国は日本と同様オブサーバー参加国の地位にあるが、領海や経済水域を持たず、これまでは「自由な航行」の出来る余地も極めて少なかったため消極的だった。ところが、新たに打ちだされた中国の北極政策は、そうした沿岸8か国の権益独占の動きにくさびを打ち込み、自らの権益も確保する狙いがあるとの見方も伝えられている。

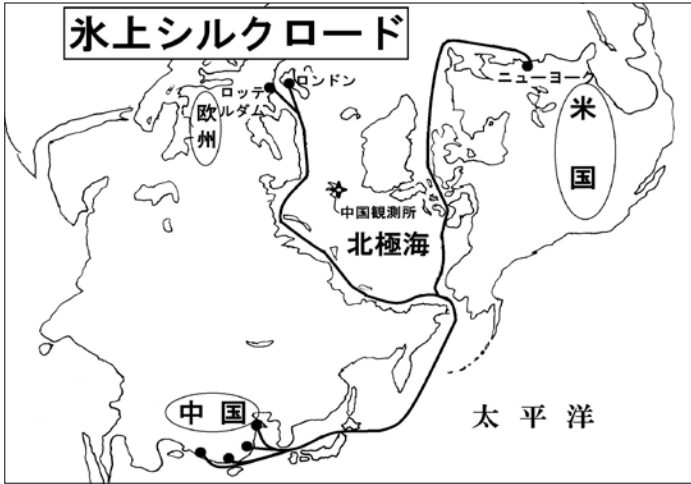


図11 「氷上シルクロード」

中国が北極海に意欲をのぞかせた背景には、地球の気候変動（温暖化）によって北極海の状況が大きく変わり始めたことがあると考えられる。これまで航行を妨げてきた分厚い氷や氷山がだいぶ溶け出して縮小し、北極海を利用する新たな航路が出現し始めたのである。（図11参照）

北極海を通航すれば、中国の大連からオランダの海の玄関、ロッテルダムまでの海上輸送距離が、従来のマラッカ海峡、スエズ運河経由の南回りルート約2万キロから、約1.4万キロへと大幅に短縮される。輸送日数も、40日から30日と10日間も節約できるのである。さらに北極海の氷が減少すれば、中国から米国東海岸に向けても現行のパナマ運河経由でなく、北極海を利用することも物理的には可能になるだろう。

図11からもわかるように、氷上シルクロードが本格的に利用されるようになれば、日本海は、中国と欧州や米国との間を行き交う貨物船の大動脈となるだろう。現在も、米国西海岸に向う船舶の多くは日本海を経由しており、それに加えて欧州や、米国東海岸方面に向かう船まで通るようになればその交通量はさらに増大することになるだろう。2019年1月13日付の

香港紙「明報」によると、中国はすでに9回にわたり砕氷船による北極海の調査活動を実施し、氷上シルクロードの開拓に動き始めているという。

(2) 中南米カリブ海諸国も一帯一路の版図に

2018年1月、中国と中南米カリブ海諸国共同体（CELAC）は「一帯一路イニシアチブに関する特別声明」を発表した。この特別声明の中では、「中国が中南米カリブ海諸国を、海のシルクロードの自然な延長であり、一帯一路に欠かせない参加者だと見ている」として、中南米やカリブ海諸国まで一帯一路の版図に組み入れる立場を示したのである¹³。

それは、米国のトランプ大統領がメキシコとの間に長大な国境の壁を築こうと躍起になっているのを見透かしたかのように、メキシコ以南の「真空地帯」を中国がねらい打ちしたかのようにも見受けられる。

中国が手を組んだ中南米カリブ海諸国共同体（CELAC）とは、全ての中南米諸国（ラテンアメリカ・カリブ諸国）33カ国が参加し、2011年12月に発足した組織で「将来的な中南米統合を長期的な目標に掲げている」¹⁴

特別声明は、チリのサンティアゴで開かれた中国・中南米カリブ海諸国共同体（CELAC）フォーラム第2回閣僚級会議で採択の上、発表されたもので、会議に出席した中国の王毅外相は「『一帯一路』の共同建設を新たな契機に、中国と中南米との協力の最適化と高度化、革新的発展を推し進めたい」と述べた。これを報じた新華社電によると、参加した中南米とカリブ海諸国は、「中国側が打ち出した『一帯一路』の枠組での双方協力を深化させる新たな構想と理念に積極的に賛同し、『一帯一路』イニシアチブは中南米の発展の実現に新しい重大なチャンスをもたらすとの認識で一致した」という。

いうまでもなく中南米、カリブ海諸国は「米国の裏庭」と言われる地域でもあり、元来米国との経済的な結びつきが強い地域であった。この地域に別の大国が大きな影響力、特に安全保障上の基盤を持つことを米国がいかに警戒するかは、1960年代のキューバ危機を例に挙げるまでもないだ

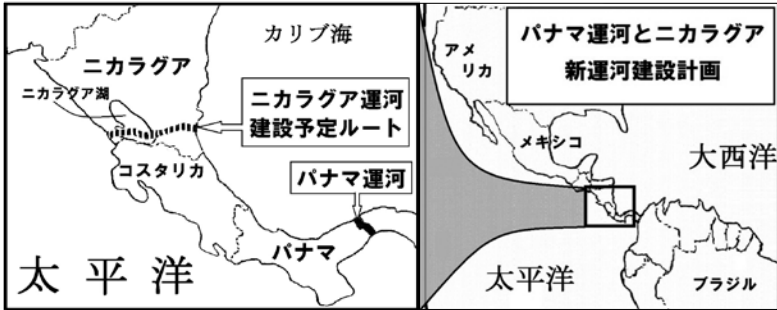


図 12 パナマ運河と中国香港企業がニカラグアに建設を計画した新運河

ろう。ただ、米国の支配下に置かれることを嫌い、資本主義の下で進む貧富の差の拡大に反発する形で、冷戦終結後も、反米を掲げる政権が誕生する国も少なくなかった。中国はそうした「反米」政権との経済的な結びつき強める形で、以前からも、この地域への影響力の浸透を図ってきたといえる。米国と距離を置くオルテガ大統領が率いるニカラグアでは、米国が事実上の管理下におくパナマ運河に対抗して、2013年、香港企業と太平洋と大西洋側とを結ぶ新たな運河や関連施設を建設する計画に調印するなど、安全保障面から米国を警戒させるような行動をとることはこれまでもあった。ニカラグアの運河計画は、香港企業が開発を行い、その運河の管理を事実上100年間香港が手に入れる計画とされ、2014年12月に着工し、当初は2019年に開通を目指した。(図12参照)しかしその後香港企業の不振などもあり、2018年2月にはこの計画はとん挫したとも伝えられた。また、計画への契約調印当時、ニカラグアとパナマはいずれも台湾と国交を有し、中国とは国交がなかったが、2017年にパナマの方が中国と国交を正常化し、中国がパナマ運河近くの港湾の99年間の租借権も得たことから、中国はあえてニカラグア運河に固執しなければならない政治・経済的動機が薄らいだと考えられた。しかし、2018年に入って中国がカリブ海諸国をも一帯一路の版図に加え、ラテンアメリカとの関係強化に積極的に動き出したことから、米国の影響力がいぜんとして濃いパナマ運河

と並行する形でニカラグア運河を開通させ、中国のカリブ海や大西洋側への影響力を拡大させようという新たな戦略が打ちだされる可能性も否定できない。中国のニカラグアへの外交面での接近や運河建設計画の行方は注目に値するだろう。

これまで記してきたように、中国は「一带一路」の版図をユーラシア大陸からアフリカの一部地域、さらに北極圏、中南米カリブ諸国へと拡大してきたが、2018年9月の時点で、中国と「一带一路」の協力について「覚書」を取り交わした国は、105カ国の123件となり、アジア、アフリカ、欧州、ラテンアメリカ、南太平洋とほぼ世界全域に及んでいる¹⁵。

8. 未曾有の版図拡大がもたらす各国との軋轢^{あつれき}

(1) 概要

かように「一带一路」が顕著に版図を拡大し、まさに「洋の東西を問わない」形で世界中の国々と結びつきを急速に拡大しつつあることは、その版図の広さで見ると歴史上、類を見ない新たな勢力拡大の動きと見てよいだろう。大航海時代に植民地を拡大した、スペインやポルトガル、「太陽の沈まない帝国」を誇ったイギリスの勢力圏ですら、大きく膨れ上がった「一带一路」の版図にはとても及ばない。また現在、安全保障面から2大勢力といえる米国とロシアの国際戦略の中にも、このように世界中を一体化して網羅しようとするものはなかった。米国の東アジア太平洋における影響力は、ハワイ、グアム、日本を中心とした太平洋地域と朝鮮半島をにらんだ韓国そして北大西洋条約機構（NATO）がある西欧諸国については安全保障・経済の両面から力を持つといえるが、旧ソ連邦やその社会主義の同盟・友好国、アフリカなど非同盟諸国と言われる途上国にまでその影響力は十分に及んでいるとは言えない。南アジアの安全保障においては、英領の小島、ディエゴガルシアの基地を中心とした海洋支配と、中東の湾岸地域への影響力行使など、海洋や沿海地域での活動が中心であった。

一方、冷戦時代、米国と対立したソ連を引き継いだロシアも、ユーラシア大陸の北部を横断する陸上部に大きな版図を有していたが、アフガニスタンへの進駐に失敗するなど南下政策はさほど大きな効果を挙げてこなかった。むしろ社会主義の崩壊の流れが旧ソ連の勢力圏を縮小させてきたといえるだろう。

ところが中国が進める「一带一路」構想は、そうした東西の冷戦崩壊後の真空地帯に入り込み、第二次世界大戦後独立を果たしたアジア、アフリカなどの新興非同盟諸国とのつながりを強化する形で急速に影響力が及ぶ範囲を拡大して来た。もちろんその背景には、習近平主席が掲げる「中華民族の復興」つまり巨大な中華帝国の建設という野心的な政治目標に加えて、1978年以降中国が進めてきた改革開放政策による中国経済の急速な発展、更には、そうした経済成長に裏打ちされた軍備の増強という、中国の経済・軍事面の実力の急速な増大があることは言うまでもない。

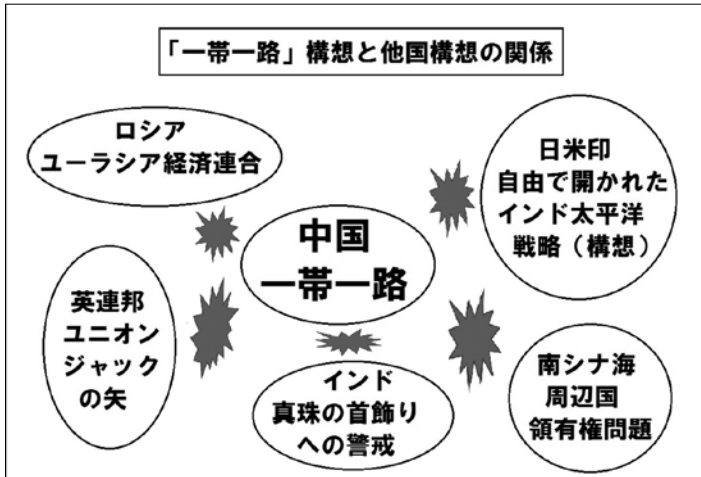


図 13 一带一路と周辺関係国との軋轢

中国が提唱する巨大な経力圏構想「一带一路」は、ユーラシア大陸の陸上経済回廊と、インド洋の各所に中国が構築する港湾を拠点とする「海の上

シルクロード」と接続連携し、さらに「海のシルクロード」の延長ともいえる、北極圏、ラテンアメリカ諸国をも包含して地球規模で運用することで、米国やロシアのいずれもが網羅しきれなかった地球全体規模の巨大な「中華支配圏」となりつつあると言える。

しかし急速に膨張し版図を拡大する中国の「一带一路」構想は、当然のことながら、それまで各地域に影響力を保持してきた他の大国との摩擦やあつれきを生むことになる。「一带一路」の本丸ともいえるユーラシア大陸を例に考えると、「一带一路」構想は、前頁の図13のような大国や関係諸国の経済圏構想などとの間で、摩擦を生み出す結果になったと言える。

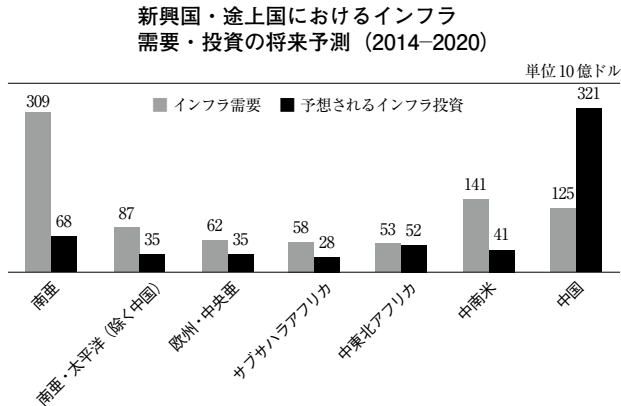
(2) 自由で開かれたインド太平洋戦略との対立

この構想は元来、安倍政権の下、日本が最初に提唱したものである。中国のアジア・太平洋地域への勢力拡大は、日本がこれまで保持してきたこの地域の経済的な優位性を揺るがすものであり、また、中国の急速な軍備増強やその行動範囲の拡大が、東シナ海、太平洋、さらには重要なシーレーンである南シナ海やインド洋における安全保障面での警戒心を呼び起こすことになった。



図14 「一带一路」と「自由で開かれたインド太平洋戦略」

日本は、中国の「一带一路」によって、日本周辺の安全保障が脅かされる事態が起きることや、これまで日本が経済援助などを通じて結びつきを強めてきたアジア、アフリカの途上国に対する中国の経済的な影響力が拡大することなどを警戒する姿勢が濃厚だった。そこで「一带一路」に対抗するような形で「自由で開かれたインド太平洋戦略」を打ち出したのである。ところが、実際に蓋を開けてみると、アジア・アフリカをはじめとする途上国地域のインフラ開発需要は極めて大きく、日中が競合すると言うよりは、むしろ日中双方が力を合わせてもとてもすべてに対応出来ないという実情が浮き彫りになった。(図 15 参照) 特に、中国のインフラ整備支援は、建設するに見合うだけの十分な経済効果を期待できるかや、支援受け入れ国に十分な借款への返済能力があるかどうかといった基本的な視点に欠けたプロジェクトが多く、これまで手堅い支援を行ってきた日本とはだいぶ異なるものとなった。結果的に、中国の支援を受け入れた途上国の中には、借款の返済に行き詰まり中国企業に利権を譲渡さざるを得なくなるといった「債務の罠」に陥るところが続出する結果となっている。



出所：通算白書 2016 年

図 15 インフラ需要と供給能力のバランス

このため中国が「一帯一路」整備のための資金拠出源として設立したアジア・インフラ投資銀行（AIIB）と、元来、アジアの途上国にインフラ整備などの支援を行ってきた日本が主導するアジア開発銀行（ADB）との間では、「支援競争」よりも両行が協調して融資を行う形のプロジェクトが多く生まれてきた。中国側も、途上国を「債務の罠」に陥れることは不本意であるとの立場から、ADBの経験を学ぶ形で、日本とも協力して「一帯一路」建設を進めたいという意欲が濃厚に見られるようになった。

こうした流れを受けて安倍政権は、「一帯一路」自体に日本が参画することまでは踏み切らないものの、ケースバイケースで、「第三国への中国との協力支援」という形で協調する方針に転じ、日中関係が2017年から翌18年にかけて大きく好転する原動力となった。現在、日本政府は「自由で開かれたインド太平洋戦略」の名称を「自由で開かれたインド太平洋構想」と改め、中国の「一帯一路」への対立色を弱め、むしろ協調する姿勢に転じている。それは「一帯一路」によって中国が一方的に発言力を強めることがないよう、日本が様々なプロジェクトに「相乗り」することで影響力を保持し、また日本企業の活躍の場も拡大するねらいが含まれているものと考えられる。「一帯一路」と「自由で開かれたインド太平洋構想」との関係は、ある意味で、同じ支援のプロジェクトを中国側から見るのか、日本側から見るのかという視点の違いを表す便法にすぎなくなり、実際にはどんどん重なり合ってゆくようにも見られる。そうした経済面での第三国協力の流れが、安全保障面での相互理解や、信頼の醸成につながることを期待したい。

(3) 強まる米国の警戒感

しかし、そうした日本の動向とは裏腹に、日本の最大の同盟国たる米国は「一帯一路」への警戒感を急激に強めている。米中の経済摩擦が急速に表面化したのが2018年春先にかけてであったが、それは中国が北極海や中南米・カリブ諸国への「一帯一路」の版図拡大を打ちだした直後に一気

に表面化ことは一考に値すべきだと考える。

そもそも米中の貿易不均衡は、近年急速に深刻化した問題ではない。そのような状況は元来ずっと続いてきた。つまり、中国が1978年に改革开放政策に転じて以来、「輸出」を経済成長の重要な推進力としてきた点と、米国国民が「借金をしてまでモノを買いあさる」といわれるほど、国内経済における「消費」の割合が非常に大きかった点がそのような貿易不均衡をつくりだしてきたと言える。図16のグラフは、米中の貿易額（輸出と輸入）の推移を米国側の資料に基づき示したものだが、まるでワニの口のように広がるばかりであることがわかる。トランプ政権でなくても、米国としてはこの異常な不均衡をこれ以上見過ごせなくなったと思われるが、なぜこの時期に急にエスカレートしたのだろうか。

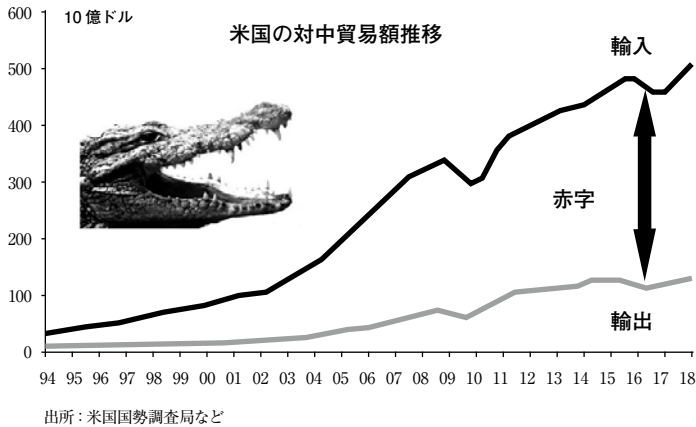


図16 米国の対中貿易赤字の推移と「ワニの口」

知的財産権侵害の問題や「中国製造2025」など最先端技術推進政策が、米国の脅威となり始めたともいえるが、これも近年、じわじわと進められてきたことで2018年3月以降の米中貿易摩擦の急ピッチな高まりには、米国の中間選挙に向けたトランプ政権の政治的な思惑もあったとされる。

だが、それに加えてやはり 2018 年初頭から、中国が「一帯一路」の版図を、米国の裏庭ともいえる中南米・カリブ海諸国や、米国の対ロシアの核防衛戦略の要ともいえる北極海にまで広げたことで、米国は中国に対する安全保障上の警戒意識をさらに急速に増大させたのではないか。北極海やカリブ海に戦略型核ミサイルを搭載した潜水艦を潜ませれば、米国本土に対する核攻撃を防ぐ手段はなくなる。冷戦下カリブ海で、米ソを核戦争の勃発の瀬戸際まで追い込んだキューバ危機がおきていることや、北極海の海中で米ロの原子力潜水艦同士が白熱した追跡合戦を展開していることから、北極海とカリブ海の戦略的重要性は大きい。(図 17 参照)

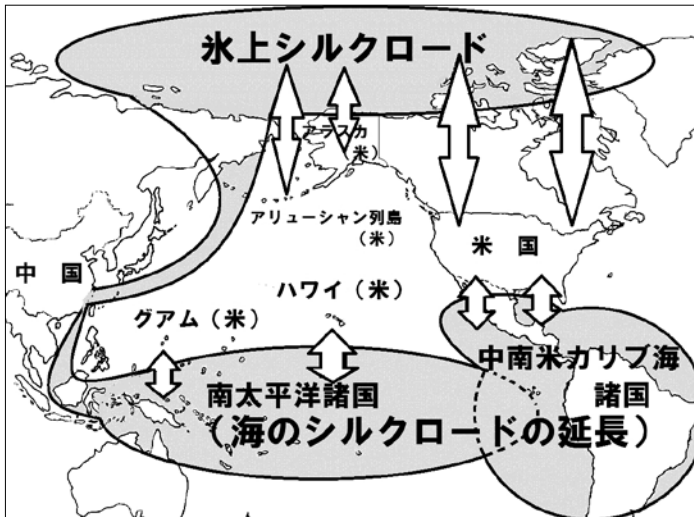


図 17 東側に張り出してきた「一帯一路」と米国との摩擦

2018 年に入り、中国が北極海で頻繁に砕氷船による調査活動を繰り返していることが、米国を強く刺激している。米国も対抗するかのように北極海に軍艦を派遣して「自由の航行作戦」を展開し、これをけん制する動きに出ている。

(4) 中国を南北に挟むロシアとインドの思惑

ロシアは旧ソビエト連邦に属していた友好国（ベラルーシ、カザフスタン、アルメニア、キルギス）との間でユーラシア経済連合を構成している。この経済連合と一帯一路とは、特に中央、西アジアにおいて重複ないし競合する関係にあるといえる。

中国が進めている中国と欧州とを結ぶ貨物輸送路の急激な増大は、先述したように地理的にシベリア鉄道による貨物輸送とも競合する形になった。したがってロシアとしては自国の権益が及ぶ地域に、中国のイニシアチブで新たな経済圏ができることには警戒心を抱いても不思議ではない。ロシアは、何より旧ソビエト連邦の国々が、中国の方に顔を向け始めることを快く思っていないだろう。（図 18 参照）

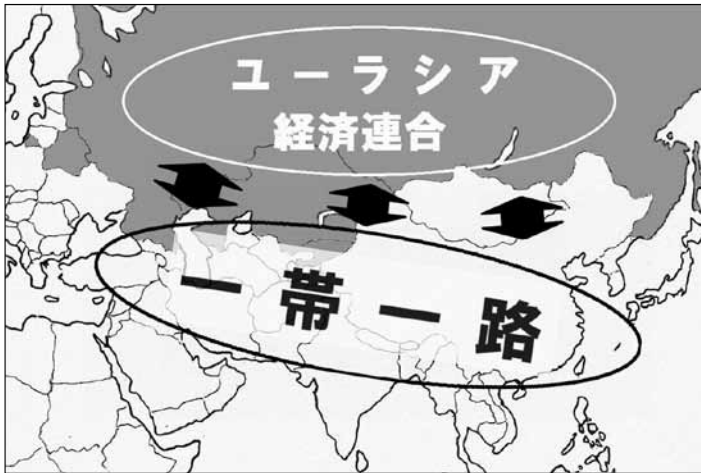


図 18 中国主導の一帯一路とロシア主導のユーラシア経済連合

ロシアのプーチン大統領は 2016 年 6 月、ユーラシア経済連合と、ロシアなど中国と国境を接する旧ロシア連邦の国やインド、パキスタンなどが加盟する上海協力機構の構成国を土台にした「大ユーラシア・パートナーシップ」を提唱するなど、旧ソビエト連邦の地域のリーダーシップを、中

国に奪われないようくさびを打ち込む動きを見せている。ただ、中国とロシアが約 4000 キロの国境で接し、経済交流も盛んであること、更には共に国連安全保障理事会の常任理事国として、米国に対抗する「仲間」でもあることから、露骨に一带一路を批判することは避け、むしろ一带一路とロシア主導の国際組織を合併させようとしたり、一带一路の中に沿線国として入り込むことで、中国に完全に主導権を握られないようにしたりするなど、したたかにけん制している状況だといえる。

またロシアは、インドに空母や戦闘機などの兵器を売却することで、「真珠の首飾り」など中国のインド洋への海洋進出に警戒を強めるインドと連携を強化している点も見逃せない。ロシアとインドはまさに陸のシルクロードを南北から挟み撃ちにできる地理的關係にあるのである。

(5) 英連邦のユニオンジャックの矢と「一带一路」

スリランカ、バングラデシュ、パキスタン、ミャンマーなど、中国が海のシルクロードの橋頭堡として港湾整備などを支援している国々の多くは、かつて第二次世界大戦以前は、英国の植民地であった。これらの国々は、中国を警戒するインドも含め、英国から独立こそしたものの、なお英国とのつながりが深い国々でもある。その多くが、コモンウェルスと呼ばれる英連邦に加盟しており¹⁶、かつて英国植民地の経済を握っていた東インド会社の銀行ともいえる香港上海銀行（HSBC）の支店が数多く点在している。スマートフォンやインターネットなど高度な通信システムが発達する以前は、これらの地域に英国の電信会社「ケーブル&ワイヤレス」が海底ケーブルなどの通信網を張り巡らし、連邦国間の情報通信を一手に取り仕切ってきた歴史がある。つまり、中国が海のシルクロードとして權益を拡大しようとしている東南アジアや南アジアは、英国が経済と情報通信を武器に、脈々とつながりを築いてきた地域である。英連邦の主要都市が地図上であたかも一本の矢のように並んでいることから「ユニオンジャックの矢」とも呼ばれてきた。（図 19 参照）

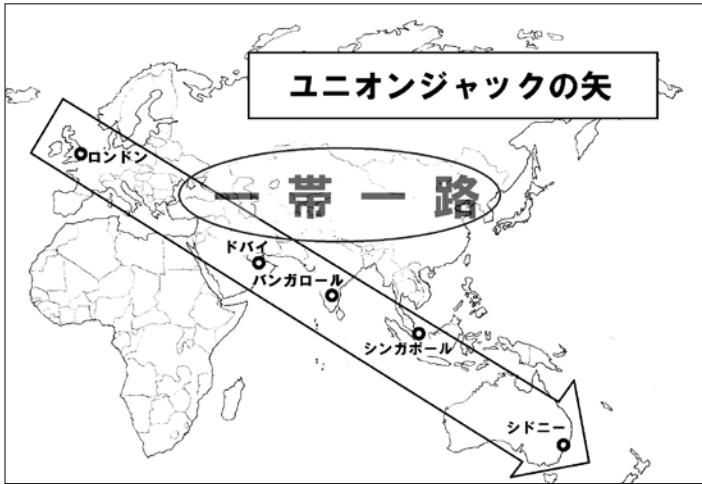


図 19 英連邦の連携の象徴とされる「ユニオンジャックの矢」

では英国は中国の「一带一路」に対してどのような向き合い方をしてきたのか。最も象徴的な動きとして知られるのが、中国が「一带一路」を進める資金源として設立したアジアインフラ投資銀行（AIIB）への参加だった。

中国がアジアインフラ投資銀行の設立を表明したのは、2013年10月に開かれたAPEC（アジア太平洋経済協力会議）首脳会議のことで、1年後の2014年10月に21か国が北京で設立の覚書に調印したが、その多くが支援を受けたい途上国ばかりという印象を受けた。ところが中国が設立メンバーの期限として設定した2015年3月を前に、同月12日英国外務省が先進7ヵ国（G7）として初めて参加を表明すると、英国に先をこされることを恐れたフランス、ドイツ、イタリアなどが次々と参加を表明し、結局、創設メンバーとして名乗りを上げた国は57か国に急増した。その後、AIIBの加盟国は70か国に達し、日本が主導するアジア開発銀行の参加国67か国地域を上回る状況になっている。まさに英国が、AIIBの参加国急増の引き金となったことから、当時は「英国ショック」とまで言われた。

英国が主要先進国の中でなぜ真っ先に AIIB への参加を表明したのかについては、国際通貨として実力を増し始めていた中国の人民元の決済市場をロンドンに誘致したいと考えたからだという見方が当時はよく報道された。確かに中国は当時人民元の決済市場を欧州に 1 か所だけ設ける方針だと言われ、ドイツのフランクフルトと競争関係にあった。ただ、実際にはより戦略的な展望があったからだと見る方が妥当ではないかと考えられる。つまり、従来英国が金融や通信などの分野で大きな影響力を維持してきた「ユニオンジャックの矢」の地域に、新興勢力として貼りだしてくる中国の「一帯一路」を、英国は迎え撃つのではなく、うまく仲間に取り込むことで、該当地域における英国の発言権を維持し、中国側に完全になびかないよう、目を光らせるねらいがあったのではないと思われる。逆に言えば、それだけ英連邦の結束に英国は自信があったという見方もできるかもしれない。実は英国は 1997 年に中国に香港を返還した後も、香港に大きな経済権益を維持し、中国と持ちつ持たれつを保っている。香港の通貨、香港ドルは今なお香港上海銀行など英国の銀行が、中国銀行と共に発行している。

欧州では、EU（欧州連合）が、最近中国の一帯一路政策に対する警戒を強め、2018 年 4 月には、27 加盟国（EU 加盟国 28 か国のうちハンガリーを除く）の中国駐在大使が、「自由貿易のプロセスを妨げ、中国政府から補助金を受け取れる中国企業が利益を独占する仕組みになっている」などと連名で中国の「一帯一路」構想を批判する報告書をまとめたと伝えられた¹⁷。実際、EU では中国の「一帯一路」政策に対する批判の声が高まっているが、EU から離脱する英国は、英連邦とのつながりを背景に中国との連携を強めるのではないかという見方まで出ている。

9. まとめ

中国政府は2015年3月に「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードの共同建設を推進するビジョンと行動」なる文書を発表し、一带一路の建設を加速することを表明した。この中では、中国が国連憲章の趣旨と原則をしっかりと守り、相互利益とウィンウィンの関係を堅持するとその方針を示している¹⁸。

中国が主張するように「一带一路」には、世界の発展途上地域のインフラを整備し、世界規模での共存共栄に向けた公共財としての役割も期待されている。世界経済を地球規模で見ると、全てのGDPの約4分の1に当たる約19兆ドルを米国1国が占め、東アジアの日中韓3カ国の合計がそれに続く約18兆ドル、欧州（EU）が17兆ドルで、この3つの先進地域で世界経済全体の3分の2を占めてしまう。残り3分の1に相当する26兆ドルをその他の100数十か国が分け合っているというのが実情だ。

「一带一路」による支援は、まさにそうした貧しい地域の経済成長に寄与するものであるから、その支援が中国政府の発表した「ビジョンと行動」の通りに実施されるのであれば、中国が欧米諸国や被支援国から批判されるはずもなかったはずだ。

ただ実際には、ハンバントタ港の運営権を、99年間中国企業に受け渡さなくてはならなくなったスリランカのケースにとどまらず、一带一路構想に乗じる形で中国の経済的な支援を受け入れ、中国企業によるインフラ整備に投資をしたものの、中国から借り入れた借款を返済する余裕がなくなり、「債務の罠」にはまる国々が後を絶たない。

一带一路が、被支援国の国内に政権批判の声をもたらし、中国から支援を受け入れてきた現職の大統領や首相が選挙で敗北に追い込まれる国も2018年に次々登場した。

マレーシアでは、中国から支援を野放図で受け入れていた与党政権が2018年5月敗北し、英国から独立後初の政権交代が実現した。野党候補

から首相に返り咲いたマハティール氏が、前政権が中国側と取決めた高速鉄道建設など中国企業による大型開発プロジェクトを相次いで中止した。

インド洋に浮かぶ島々からなるモルディブでも2018年9月に行われた大統領選挙で、現職の親中派ヤミン大統領が落選した。モルディブでは、空港の島と首都とを結ぶ海上橋の建設や人工島への住宅団地の造成などインフラ整備のために中国から多額の借款を行い、経済が、あたかも中国に呑み込まれたような状況になったことへの国民の反発が高まっていた。モルディブが抱える対外債務の80%は中国に対してだという。

中国の「一帯一路」に関連するプロジェクトの中止や規模縮小は、中国の友好国とされてきたパキスタンやミャンマーなどでも始まっている。パキスタンは鉄道整備の事業を20億ドル削減することを決めた。またミャンマーも港湾への投資額を大幅に減らすことになった。

米国のシンクタンク「世界開発センター（CGD）」は2018年3月、「一帯一路」に参加している被支援国の債務に関する調査結果を公表した。この中でCGDは、中国からの多重債務に苦しんでいる国として、ジブチ、モルディブ、パキスタン、キルギス、ラオス、モンゴル、モンテネグロ、タジキスタンの8カ国を具体的に指摘した¹⁹。

このうち中国が海軍基地を建設したジブチは債務の対GDP比が85%まで膨れ上がり、国際通貨基金から「過剰債務」に直面しているとの警告を受けている。ジブチの抱える対外債務の82%が対中国債務だという。また中央アジアのキルギスでも、対外債務の82%が対中国債務で、中国に依存する事態になっている。

このように「一帯一路」によって、多くの途上国が対中国債務の重圧に苦しむ事態が起きており、中国のやり方は途上国から様々な権益を収奪する「新植民地主義」ではないかという批判の声まで高まっている。

そうした国際世論の流れは、北極海やカリブ海など米国周辺の安全保障環境まで脅かそうとしていると警戒を強める米国に、中国を厳しく攻め立てる格好の材料を提供しているようにも思える。新興勢力の台頭によっ

て、既存勢力の警戒が高まり、戦争になる可能性が高まるというツキディデスの罠に、米中がはまりつつあるといえよう。

中国は「一帯一路」の進め方について、「共商（一緒に話し合い）、共建（一緒に建設し）、共享（利益を共に享受する）」という6文字のスローガンを基本方針として前面に掲げているが、その支援の実態は、そうした基本方針の理想とは似ても似つかないものになっていると言える。それにもかかわらず、2018年に入り、野心的ともみられる急速な版図の拡大を進めていることは、米国や欧州の警戒心をさらに高め、「一帯一路」の行く手は一層厳しいものとなるに違いない。それは米中の貿易不均衡のような、経済レベルでの対立をはるかに超えるもので、「国際社会における核心的な不安定要素」となり得る。中国が一帯一路の支援の実態を、今後どこかで「世界の格差是正」という本来の目標に立ち返ることができなければ、今後の世界情勢の行方に暗雲をもたらすことになるだろう。それは、世界各国にとっても、中国自身にとっても決して良い事ではない。

注

- 1 2013年9月7日 新華社報道 習近平氏がナザルバエフ大学で行った講演
- 2 2013年10月3日 新華社報道 習主席がインドネシアの国民議会でいった講演
- 3 2014年11月11日 新華社報道及び APEC 開催国公式ホームページ
<http://www.apec-china.org.cn/1/2014/11/11/21@2497.htm>
- 4 2018年10月4日 NHK 他報道 ペンス副大統領が保守系シンクタンク「ハドソン研究所」で行った対中国政策に関する演説
- 5 2018年11月17日 NHK 他報道 ペンス大統領が「APEC 最高経営責任者サミット」で行った演説
- 6 2016年9月21日 新華社報道 中国外務省記者会見における陸慷報道官の発言
- 7 2018年3月7日 富士通総研 金堅敏主任研究員「深掘りと広がりを見せた中国の『一帯一路』構想」
- 8 2018年10月16日 新華社報道「中央班列の運行路線 65 路線に達する」

- 9 日本通運のホームページより
<https://www.nittsu.co.jp/press/2015/20151113-1.html>
- 10 2018年1月3日 ロイター報道「パキスタン海洋拠点に賭ける中国、巨額投資の落とし穴」
- 11 2016年10月14日 華僑向け通信社「中国新聞社」報道
- 12 2018年1月26日 新華社「國務院新聞弁公室『中国の北極政策』白書を発表
- 13 2018年1月22日～23日 新華社：「『一帯一路』は中国とラテンアメリカの協力で新たな境界を切り開く」、「王毅外相中国ラテンアメリカフォーラム第二回閣僚会議に出席」及び中国外務省ホームページ
- 14 2017年9月21日 日本外務省ホームページ
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/latinamerica/kikan/celac.html>
- 15 2018年9月7日 新華社「わが国は既にアフリカ及びアフリカ連盟と『一帯一路』の共同建設の覚書を取り交わしている」
- 16 ミャンマーは英連邦に加盟していない。
- 17 2018年4月18日 ドイツの経済紙「ハンデルスブラット (Handelsblatt)」が報道。
- 18 2015年3月30日 新華社「中国の3部門は『一帯一路』の共同建設のビジョンと行動を発表」
中国大使館ホームページ
<http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1250235.htm>
- 19 2018年3月5日 米国CNBCなどの報道による