

第5章 「一带一路」構想と「インド太平洋」構想

河合 正弘

はじめに

中国の広域経済圏構想「一带一路」は、アジア、中東、欧州を陸路と海路のシルクロードでつなげようとする壮大な構想であり、アジアを中心として広域的な経済秩序の形成を促すポテンシャルをもつものである。陸路のシルクロードは「シルクロード経済帯」、海路のシルクロードは「21世紀海上シルクロード」と呼ばれ、「一带一路」はその総称である¹。「一带一路」構想は今やアフリカ、ラテンアメリカ、北極海にまで広がっているが、やはりその中核はアジアである。「一带一路」構想がカバーする沿線国は当初は中国と合わせた計65か国とされたが、今や131か国に上っているものとみられる。

「一带一路」構想は、中国が主導して、中国と沿線諸国をインフラや貿易・投資でつなげることで各国の経済発展を促そうとする点で、プラスに評価すべき意義をもつ。中国がその増大する経済力、金融力をアジアのインフラ構築、連結性強化、経済発展、経済統合という国際公共財の提供のために用いるとすれば、それは望ましいからである。その一方で、「一带一路」構想は、中国自身の地政学的・軍事的な勢力圏を拡大させて既存の国際秩序に挑戦するための手段であり、とくに沿線諸国に過剰債務を負わせて「債務の罠」に追い込み政治的な影響力を強めようとしているのではないか、という懸念が持たれている。そうした懸念が高まれば、「一带一路」構想が十分進捗しない可能性がある。

安倍首相は2017年来「一带一路」構想に前向きな姿勢を示す一方で、「自由で開かれたインド太平洋」戦略を打ち出した。この戦略は、成長著しいアジアと潜在力溢れるアフリカという「2つの大陸」と、自由で開かれた太平洋とインド洋という「2つの大洋」の交わりによって生まれるダイナミズムを一体として捉え、「法の支配に基づく自由で開かれた海洋秩序を維持・強化する」ための戦略だとされる。トランプ米大統領は、17年11月、中国の「一带一路」の進捗状況や一方的な海洋進出を念頭に、「インド太平洋」戦略を同政権の新たなアジア戦略としたことを示した。インドは、こうした動きを歓迎すべきこととしてこの戦略を支持し、これにオーストラリアが加わり、日米豪印4カ国が「インド太平洋」戦略の中核国となっている。18年秋には、「戦略」という表現が避けられ、「構想」と呼ばれるようになったが、「自由で開かれたインド太平洋」構想は、中国の「一带一路」構想を強く意識したものである。

本稿では、まず「一带一路」構想の意義と課題について評価し、18年に入って同構想が

欧米や一部の沿線諸国から警戒され始めたことを踏まえ、参加国の健全な経済発展と「一帯一路」地域における安定的な国際秩序の形成に寄与するための方向について考察する。次いで、日米の主導する「自由で開かれたインド太平洋」構想の意義と課題について評価し、日本のアプローチについて展望する。

1. 中国の「一帯一路」構想

2013年9月から10月にかけて習近平国家主席が「一帯一路」構想を提唱すると、13年11月には、中国共産党第18期3中全会で「シルクロード経済帯」と「海上シルクロード」の建設を推進することが提起された。15年3月には、國務院の委託により、国家発展改革委員会・外交部・商務部が共同で『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推進のビジョンと行動』（以下、『ビジョンと行動』）を公表し、「一帯一路」構想が中央政府主導の構想であることを明確にした。17年5月には北京で「一帯一路」の国際フォーラムが開催され、世界中から29人の首脳級や主要国際機関が参加し²、17年10月の中国共産党第19回全国代表大会では最高規則である党規約に「一帯一路」の推進が盛り込まれ、「一帯一路」構想は習近平政権の対外戦略の中核に位置付けられることになった。

(1) 「一帯一路構想」の概要

『ビジョンと行動』

15年3月に出された『ビジョンと行動』は、中国当局の観点から見た「一帯一路」構想の性格を理解する上で極めて重要な文書である。そこでは、「一帯一路」の原則、枠組み、協力の重点分野、協力のメカニズムと進め方、中国の各地域の協力態勢などが示された³。

まず、「一帯一路」構想の理念として、「平和協力、開放と包容、相互学習、相互利益とウィンウィン」という4つを掲げ、実務的な協力を全方向的に推進し、「政治の相互信頼、経済の融合、文化の包摂」を実現する利益共同体・運命共同体・責任共同体の構築を呼びかけるものである。次いで、共同原則として、国連憲章の原則に基づくこと、市場ルールと国際通商ルールに従うこと、市場が資源配分において決定的作用を及ぼすこと、しかし同時に政府の役割も発揮させること、共同利益とウィンウィンの追求を確認している。

「一帯一路」構想は、(すくなくとも当初は)アジア、中東、欧州に跨る経済圏の構築を目指すものとされた。そのうち「シルクロード経済帯」は、①中国から中央アジア、ロシアを経て、欧州(バルト海)まで、②中国から中央アジア、西アジアを経てペルシア湾、地中海まで、③中国から東南アジア、南アジア、インド洋まで、という三つのルートからなる。また、「21世紀海上シルクロード」は、①中国沿岸部の港から南シナ海を経てイン

ド洋、欧州まで、②中国沿岸部の港から南シナ海を経て南太平洋まで、という二つのルートから構成される。

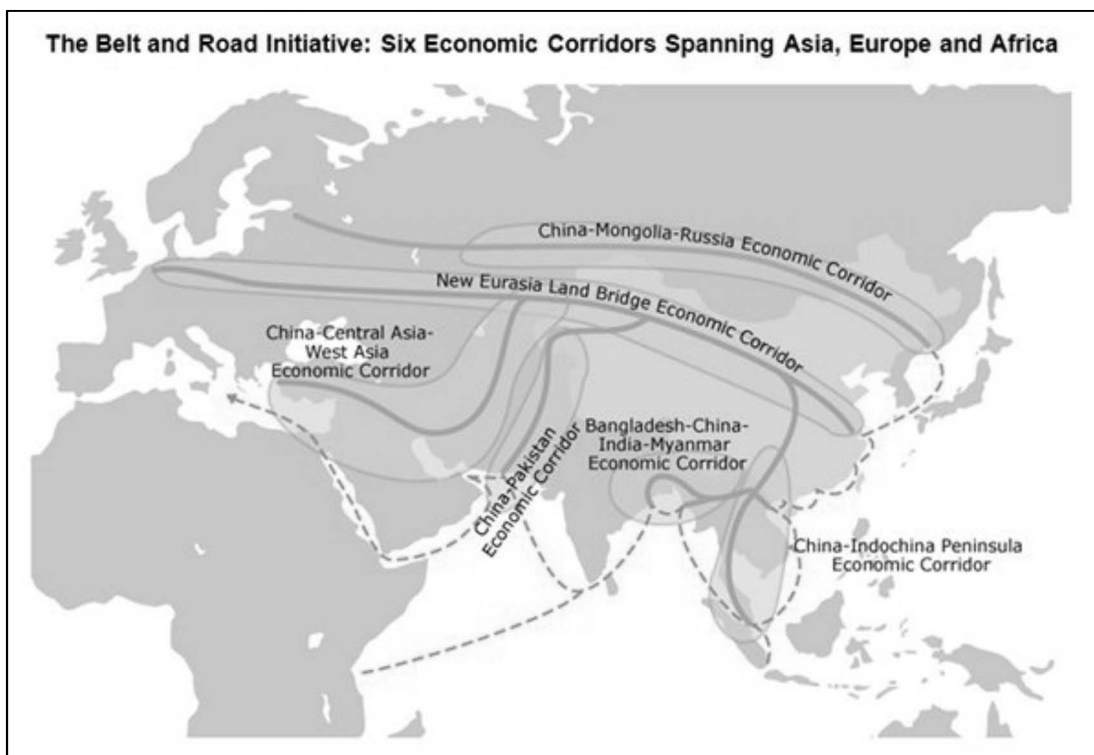
協力の重点項目としては、政策面での意思疎通、インフラの連結性、貿易の振興、資金融通、民間交流の5つの分野が挙げられている。政策面での意思疎通では、マクロ経済対話や域内協力のための対話が含まれる。インフラの連結性は特に重要な分野であり、各国・地域を繋ぐための交通インフラ、エネルギーインフラ（石油・天然ガスのパイプラインなど）、情報通信インフラなどが挙げられ、規格の標準化などがめざされている。貿易の振興では、貿易・投資の自由化、貿易・投資の円滑化、新興産業協力、産業の分業配置の改善などが挙げられている。各種の金融協力の推進をめざす資金融通では、アジアインフラ投資銀行(AIIB)、ブラジル・ロシア・インド・中国・南アフリカ(BRICS)の新開発銀行(NDB)、上海協力機構(SCO)開発銀行、シルクロード基金などを通じた資金協力の多様化、人民元債の発行拡大、金融監督の協力拡大などが指摘されている。民間交流では、留学生の拡大、観光業の強化・協力、伝染病などの情報共有、科学協力、政党や議会の交流、民間組織の交流協力の強化などが挙げられている。

さらに、中国国内の西北、東北、西南、沿海、内陸の各地域がそれぞれの比較優位を発揮させて「一带一路」構想に直接関与することが奨励された。具体的には、国内の相対的に遅れた地域を活性化させ、とりわけ辺境地域を周辺諸国と結び付けて経済発展を促し、かつ国内諸地域を相互にさらに統合させて均衡ある発展をめざすという国内的な側面としての「一带一路」の意義も示された。

陸路の6大経済回廊

「一带一路」構想の下では、陸路の「シルクロード経済帯」の具体化として、以下の6つの大経済回廊の建設が挙げられている（図1参照）：①中国－モンゴル－ロシア；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；④中国－インドシナ半島；⑤中国－パキスタン；⑥バングラデシュ－中国－インド－ミャンマー。

図1 「一帯一路」構想: 陸と海のシルクロード



出所: Hong Kong Trade Development Council (HKTDC) Research.

まず、①の「中国－モンゴル－ロシア経済回廊」は、アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) の仲介により進められてきた中国、モンゴル、ロシアの三か国の間でのプロジェクトである。中国とロシアに囲まれた内陸国であるモンゴルにとっては、貿易拡大のために、これら二か国とのクロスボーダー交通連携が欠かせないものである。②の「新ユーラシア・ランドブリッジ経済回廊」は、中国と欧州を鉄道によって結ぶ多国間の物流ネットワークであり、たとえば重慶から出発し、西安、ウルムチを経てカザフスタンに入り、ロシア、ベラルーシ、ポーランド経由でドイツのデュイスブルグに至る「渝新欧鉄道」（渝は重慶の略称）などの国際定期貨物列車「中欧班列」を含むものである。③の「中国－中央アジア－西アジア経済回廊」と④の「中国－インドシナ半島経済回廊」は、多国間の協力プロジェクトである。⑤の「中国－パキスタン経済回廊」は、パキスタンと新疆ウイグル自治区をつなげる二国間プロジェクトで、道路、発電所、パイプライン、港湾などのインフラ整備を進めて、中東から中国への原油輸送ルートを大幅に短縮することを目指している。⑥の「バングラデシュ－中国－インド－ミャンマー経済回廊」は、多国間の政府協力によりインフラ・プロジェクトの建設を進めるとされる⁴。

以上のような陸のシルクロードに加え、海のシルクロードの建設も展開されている。既

述のように、海のシルクロードは、中国沿岸部の港湾から南シナ海を経てインド洋、欧州まで辿るルート、中国沿岸部の港湾から南シナ海を経て南太平洋に至るルート、の2つのルートから構成されている。

(2) 「一带一路」構想の背景

「一带一路」構想が提唱された背景としては、以下の5点挙げることができる。

第一に、今や世界第二の経済大国となった中国が、国際経済システムにおいてより大きな責任を担おうとしていることが挙げられる。とくに、世界経済における新興諸国の役割が次第に重要なものになりつつあるにも拘わらず、既存の国際経済体制は依然としてG7など先進諸国の影響を強く受けたものになっていることから、中国はアジアを中心とした新たな経済秩序の構築に乗り出したものと考えられる。戦後の米国を中心としたグローバル化の進展は、中国など多くの新興国経済の発展に寄与したというプラスの面はあるものの、それは大半の新興国・途上国に均等に資するものではなかった。こうした認識の下で、新興国の事実上の代表となった中国は、自らの主導の下で、平等、互惠、相互利益をもたらす地域協力の経済発展モデルである「一带一路」を提示したものと思われる。

第二に、その際、中国はみずからが得意とするインフラ開発に焦点を当てて、アジアの経済発展と統合を主導する意思を示したことが挙げられる。アジアには膨大なインフラ需要が存在するものの、世界銀行やアジア開発銀行（ADB）などの既存の多国間機関や日欧などの二国間機関だけではアジアの膨大な需要は満たせず、「一带一路」構想を進めてインフラ整備を支援することで、より多くのインフラ投資資金をアジアの発展途上国に投入できると考えたものと思われる。

アジア開発銀行（ADB）の報告書『アジアのインフラ需要への対応』（ADB, 2017）では、2016-30年の期間に、アジアの発展途上諸国で、気候変動の緩和や適応の必要額を含めた場合、総額26兆ドル、年間1.7兆ドルを超えるインフラ投資需要が存在すると予測されている（気候変動関連の費用を含まなければ年間1.5兆ドル）⁵。このインフラ需要は巨額なもので、アジア地域の現状の年間インフラ投資額は8,810億ドルと推計されるため、インフラ投資ギャップ（投資ニーズと実際の投資額の差）は、16-20年の期間で、対GDP比2.4%となり、中国を除くと対GDP比5%以上になる。分野別にみると、電力

で14.7兆ドル、交通・運輸で8.4兆ドル、通信で2.3兆ドル、水・衛生分野で0.8兆ドルが必要とされるとしている。また、世銀やADBなど既存の国際開発銀行はアジアの途上国におけるインフラ投資のおよそ2.5%（中国とインドを除外すると10%超）しか支援しているにすぎないため、中国が「一帯一路」を通じてインフラ資金を動員する意味は大きい。

第三に、世界経済の成長鈍化と中国の国内経済のリバランスへの対応が迫られている点が挙げられる。世界経済は世界金融危機以降最近まで、長期的な成長鈍化を経験しており、いくつかの構造問題を抱えた中国経済は、それまでの重厚長大型の製造業を中心とする投資・輸出主導型の成長パターンを維持できなくなってきた。人民元レートの切り上げ、人件費の高騰、環境対応コストの上昇などにより、労働集約型産業が国際競争力を失う一方、資本集約的な重厚長大型産業（鉄鋼、セメント、造船など）は過剰生産能力や過剰債務を抱えている。インフラの投資ニーズが高い「一帯一路」沿線国でインフラ開発が進めば、中国は過剰生産物の輸出やインフラ・ビジネスの進出が期待できる。また、ローエンドの労働集約型の製造業企業は、発展途上の沿線国へ生産拠点を移すことで、国内の経済構造転換に寄与することになる。18年に入って米国との貿易紛争が深刻化すると、対米輸出に依存していた中国企業の中には、周辺の「一帯一路」沿線国に生産拠点を移転して、そこから米国を含む世界市場に輸出する戦略をとるものも現れた。

第四に、米国のオバマ前政権による「アジア太平洋への回帰」戦略への対応という意味をもっていたことが指摘できる。米国は、経済的に台頭する中国と、気候変動問題、国際テロリズム、北朝鮮問題への対応で協調する一方、南シナ海やサイバー攻撃の問題などで中国への牽制を強めていた。とくに、2009年11月に当時のオバマ政権が「環太平洋経済連携」（TPP）協定加盟の意思を宣言し、これを主導し始めてから、中国は、東アジア地域において米国の安全保障と経済分野の両面で大きな戦略的圧力に直面するようになった。中国は、TPPが自国を排除した貿易・経済協力ブロックであり、国有企業改革など難題をつきつけ、その経済的台頭を牽制する枠組みだと捉えた。中国は、経済・安全保障分野での戦略的な空間が東アジアにおいて大幅に狭められつつあることを危惧し、「一帯一路」戦略によって西の方向へと進出先を模索することになったものと考えられる。

第五は、国家安全保障面からの要請である。「一帯一路」構想は、国際テロ活動取り締

まりの国境を越えた協力、周辺諸国との安定的な政治・経済関係の維持、エネルギーの安全保障確保という面から、中国の安全保障を支えることに寄与するものと考えられた。新疆ウイグル自治区をはじめとする中国の西部地域とりわけ北西辺境地域は経済発展が遅れており、イスラム原理主義、暴力テロリズム、民族分裂主義の高まりで国家の安定性が脅かされかねないと考えられた。中国は、中央アジア諸国と協調して、国際テロや国際組織犯罪（薬物密売など）の取り締まりを強化し、地域の安定を図ろうとした。また、「一带一路」建設を通じて「周辺の安定・調和」を図ることも中国自身の安定に資する。中国のエネルギーの対外依存度が上昇していることから、マラッカ海峡を通じた海上輸送ルートだけでなく、中央アジア諸国やインド洋に面する諸国と連携することで天然ガス・石油などの供給元を多様化して、エネルギーの安全保障を強化するメリットがあると考えられた。

このように、「一带一路」構想は中国が自身の増大しつつある経済力・金融力に見合うかたちで、アジアの経済発展と経済統合を主導しようとする試みである。建設的にみれば、中国が主導してアジアのインフラ整備と連結性強化を支援し、貿易・投資の活性化を通じて域内経済の発展と一体化を進めていく試みだ。中国が、アジアの経済発展・統合を促すための国際公共財として「一带一路」構想を進めるのであれば、国際社会としても歓迎すべきだろう。しかし、中国がこの構想を、自らの経済的利益を優先させて経済統合を進め、自らの政治的・地政学的な影響力を拡大させ、既存の国際秩序に挑戦するための手段として位置づけているならば、それは様々な問題や軋轢を生み出すことになり、望ましくない。国際社会は、中国が「一带一路」を沿線内外諸国の利益のために、かつ既存の国際秩序を安定化させる方向に運営することを望んでいよう。

（3）「一带一路」構想の進展

「一带一路」参加国の拡大

まず「一带一路」構想の進展として挙げるべきは、参加国が爆発的に拡大したことである。「一带一路」は当初、アジアと欧州を結ぶユーラシア地域の諸国を沿線諸国としたが、現在では、アフリカや中南米まで拡大しつつある。表1は、2019年3月時点において「一带一路」に参加していると思われる国のリストである⁶。当初は、「一带一路」沿線国は65か国（中国を含む）とされていた。表のグレーでハイライトされた諸国からわかるように、それらは東南アジア、南アジア、中央アジア、中東・北アフリカに集中していた。しかし、今や「一带一路」への参加国は、オセアニア・南太平洋の8か国、サブサハラ・アフリカ

の33か国、中南米・カリブ海の16か国を含むようになった。多くの発展途上国が中国マネーによるインフラ開発に大きな魅力を感じ、「一帯一路」構想に参加したからだと言ってよい。

表1 「一帯一路」参加131か国、2019年3月

地域（国の数）		国名
北東アジア（3）		中国、韓国、モンゴル
東南アジア（11）		ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、東ティモール、ベトナム
オセアニア・南太平洋（8）		クック諸島、フィジー、ニュージーランド、ニウエ、パプアニューギニア、サモア、トンガ、バヌアツ
南アジア（8）		アフガニスタン、バングラデシュ、ブータン、インド、モルディブ、ネパール、パキスタン、スリランカ
中央アジア・コーカサス（8）		アルメニア、アゼルバイジャン、ジョージア、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタン
中東・北アフリカ（19）		バーレーン、エジプト、イラン、イラク、イスラエル、ヨルダン、クウェート、レバノン、リビア、モロッコ、オマーン、パレスチナ、カタール、サウジアラビア、シリア、チュニジア、トルコ、アラブ首長国連邦、イエメン
サブサハラ・アフリカ（33）		アルジェリア、アンゴラ、ブルンジ、カメルーン、カーボベルデ、チャド、コンゴ、コートジボアール、ジブチ、エチオピア、ガボン、ガンビア、ガーナ、ギニア、ケニア、マダガスカル、モーリタニア、モザンビーク、ナミビア、ナイジェリア、ルワンダ、セネガル、セーシェル、シエラレオネ、ソマリア、南アフリカ、南スーダン、スーダン、タンザニア、トーゴ、ウガンダ、ザンビア、ジンバブエ
欧州（25）	EU（16）	オーストリア、ブルガリア、クロアチア、チェコ、エストニア、ギリシャ、ハンガリー、イタリア、ラトビア、リトアニア、マルタ、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロバキア、スロベニア
	その他（9）	アルバニア、ベラルーシ、ボスニア・ヘルツェゴビナ、モルドバ、モンテネグロ、北マケドニア、ロシア、セルビア、ウクライナ
中南米・カリブ海（16）		アンティグア・バーブーダ、バルバドス、ボリビア、チリ、コスタリカ、ドミニカ、ドミニカ共和国、エクアドル、エルサルバドル、グレナダ、ガイアナ、パナマ、スリナム、トリニダード・トバゴ、ウルグアイ、ベネズエラ

注：表は中国国家情報センター（国家信息中心）のデータに基づき、2019年3月時点で「一帯一路」参加国と考えられる国をリストアップしたもの。香港貿易発展局（Hong Kong Trade Development Council）が当初示した65か国は、グレーでハイライトされた諸国。

出所：中国国家情報センターのポータル「中国一帯一路網」の掲げる130か国（中国を除く）から筆者作成。https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?site_id=CMSydylyw&cat_id=10076&cur_page=1

「一帯一路」の事業規模

「一帯一路」の全体的な投資・事業規模がどの程度なのか知るためには、ワシントンのシンクタンクであるアメリカンエンタープライズ研究所（AEI）とヘリテージ財団が管理している「中国グローバル投資トラッカー」による中国の対外投資額と中国企業による海外建設工事契約額のデータが参考になる。「一帯一路」構想が2013年9月－10月に提唱され、14年から本格的に稼動し始めたと考えれば、考察の期間を14年以降に絞ることが妥

当だろう。中国が2014年から18年までの5年間の期間に行った対外投資と海外建設工事契約の合計額は、1兆1,126億ドルに上り、そのうち5,889億ドルが「一带一路」参加国向けとされる。これは全体の53%になる。「一带一路」地域向けの年間平均額は1,180億ドルである。

表2は、AEIのデータに基づき、中国の対外投資と海外建設工事契約の合計が「一带一路」地域とそれ以外の地域でどのような分野に配分されているのかをまとめたものである。これによると、「一带一路」地域では、エネルギーと交通（港湾、鉄道、道路など）の分野での投資・事業が4,120億ドル（全体の70%）と圧倒的な額とシェアになり、それに不動産、金属などが続いている。それに対して、「一带一路」地域外での投資・事業は、交通、農業、エネルギー、不動産、技術、観光、娯楽など多くの分野に広く分散されており、特定の分野が突出して大きい訳ではない。

表2 中国の対外投資・海外建設工事契約の累計額の「一带一路」地域・域外への配分
2014-18年（十億米ドル）

地域	2014-18年（十億米ドル）		
分野	「一带一路」地域	「一带一路」域外	全地域
エネルギー	255.5	52.7	308.2
交通	156.4	90.1	246.5
不動産	59.8	50.5	110.2
金属	37.7	23.8	61.5
公益サービス	15.2	3.6	18.9
農業	13.5	57.5	71.0
ロジスティクス	12.9	19.7	32.6
技術	11.2	43.7	54.9
化学	10.1	4.1	14.1
娯楽	8.5	35.6	44.1
金融	8.6	37.4	46.0
観光	7.3	36.2	43.5
健康	2.7	14.5	17.2
その他及び調整項	-10.5	54.5	44.0
全分野	588.9	523.8	1,112.6

注：AEIのまとめた、「一带一路」地域と「一带一路」域外についての分野別データとその他データの合計が全分野の総額データと一致しないことから、その他データに調整項を加えた「その他及び調整項」を示した。

資料：American Enterprise Institute, *Worldwide Chinese Investments and Construction (2005-2018)* より筆者作成。http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/

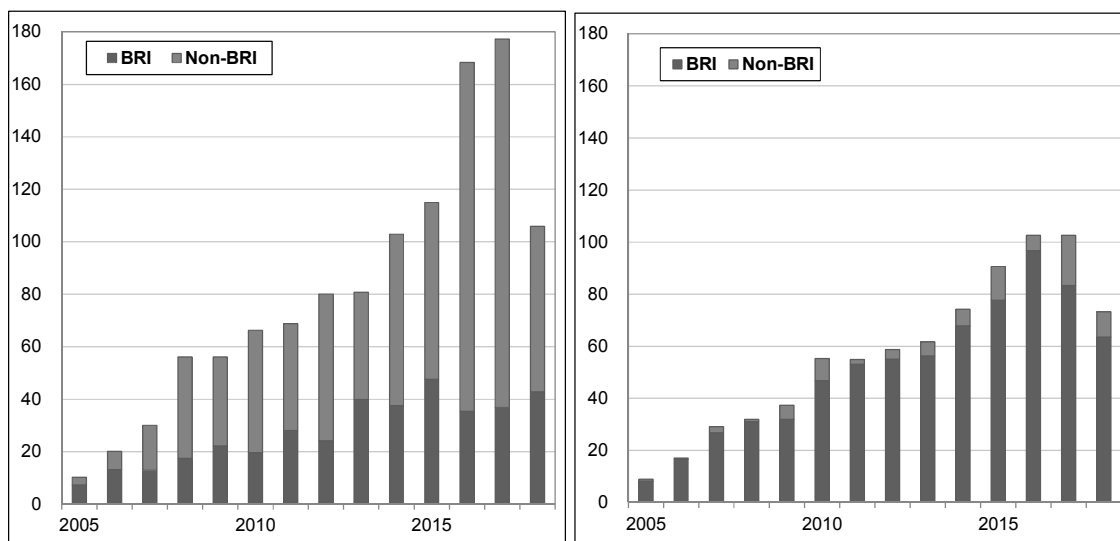
図2は、中国による対外投資額と海外建設工事契約額の推移を示したもので、それぞれ「一带一路」（BRI）地域向けと域外向けとに分けられている⁷。まず対外投資で見ると、近年は投資の半分以上が「一带一路」域外に向けられている一方、「一带一路」地域向けの投

資額は2014年以降、年間ほぼ400億ドルの水準で安定的に推移している。それに対して、海外建設工事契約で見ると、契約の大半が「一帯一路」地域向けであることがわかる。「一帯一路」地域向けの契約額は2005年から一貫して上昇を続け、2016年には1,000億ドル近くのピークに達したが、その後は減少している。18年には600億ドル超の水準となっている。

図2 中国による対外投資額と海外建設工事契約額の推移、「一帯一路」地域向けとそれ以外 2005-18年(十億米ドル)

2.A : 対外投資額

2.B 海外建設工事契約額



出所：American Enterprise Institute, *Worldwide Chinese Investments and Construction (2005-2018)* より筆者作成。
<http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

「一帯一路」の大型プロジェクト

表3は、米議会の「米中経済安全保障調査委員会」(USCC: U.S.-China Economic and Security Review Commission)がまとめた、これまでに知られている「一帯一路」の大型プロジェクト10件の概要である。これを見ると、大半の「一帯一路」プロジェクトで中国企業が建設主体になっていること、中国の政策銀行である輸出入銀行や国家開発銀行が建設資金の多くを供給していることがわかる。ただし、資金供給者が不明なものも半数ほどある。中国政府は、「一帯一路」事業について海外に開かれたオープンで公正なものだと説明しているが、中国企業が各事業の主契約を獲得しており、外国企業は周辺的な契約しか獲得できていない。Hillman (2018)によれば、中国が海外で手掛けている交通インフラ事業の89%が中国企業との契約となっている。ADBや世界銀行など多国間開発銀行が行う事業への中国企業の契約獲得率が29%であることからすると、「一帯一路」プロジェクトにおける

中国企業優遇の姿勢が明らかだろう。

表3 「一带一路」の大型プロジェクト

対象国	事業名	参加企業	事業費 (億ドル)	資金調達方式	現況
ロシア	モスクワ・カザン 高速鉄道	未定	214	不明	2018年着工、2022年完成予定
マレーシア	東海岸鉄道	中国交通建設股份有限公司	200	中国輸出入銀行が85%を資金提供（20年融資）の予定	2016年契約、ただし現在見直し中
マレーシア	マラッカ・ゲートウェイ（港湾総合開発事業）	中国電力国際発展有限公司、KAJ Development	110	不明	2016年了解覚書手交、2025年完成予定
カンボジア	プレアヴィヒア-コン鉄道	中国鉄道グループ	75	不明	2012年16月了解覚書手交、ただし資金不足で着工遅延中
ラオス	昆明・ベトナム鉄道	中国鉄道グループ	62.7	中国が70%の資金を提供。残りはラオス負担	建設中、2021年完成予定
パキスタン	カラチ・ラホール・ペシャワール鉄道の改修、高速化事業	未定	62	中国が85%の資金を提供。詳細不明	2018年7月初期調査終了、2022年完成予定
タイ	バンコク・ナコンラーチャシーマ高速鉄道	未定	55	協議中	（遅延の後）2019年着工予定
インドネシア	ジャカルタ・バンドン高速鉄道	中国インドネシアコンソーシアム	50	中国国家開発銀行が75%融資	建設中、2022年完成予定
バングラデシュ	パドマ橋鉄道	中国鉄道グループ	31.4	中国輸出入銀行が80%融資	建設中、2022年完成予定
パキスタン	ペシャワール・カラチ高速道路	中国建築股份有限公司	29.8	中国が資金提供（条件未公開）	建設中、2019年完成予定

出所：U.S.—China Economic and Security Review Commission, 2018 Report to Congress, November 2018, pp. 264—265. https://www.uscc.gov/Annual_Reports/2018-annual-report

「一带一路」プロジェクトへの資金供給機関

表4は、「一带一路」構想を支えると考えられる二国間・多国間金融機関をまとめたものである。このうち、中国国家開発銀行、中国輸出入銀行、シルクロード基金は中国の二国間支援機関であり、「一带一路」プロジェクトへの融資で重要な役割を果たすことが期待されている。BRICSの新開発銀行（NDB）とアジアインフラ投資銀行（AIIB）は多国間開発銀行であり、とりわけAIIBの果たす役割が注目されている。上海協力機構（SCO）開発銀行はその創設が長らく懸案となってきたが、加盟国間の調整が十分進んでおらず、まだ設立されていない。

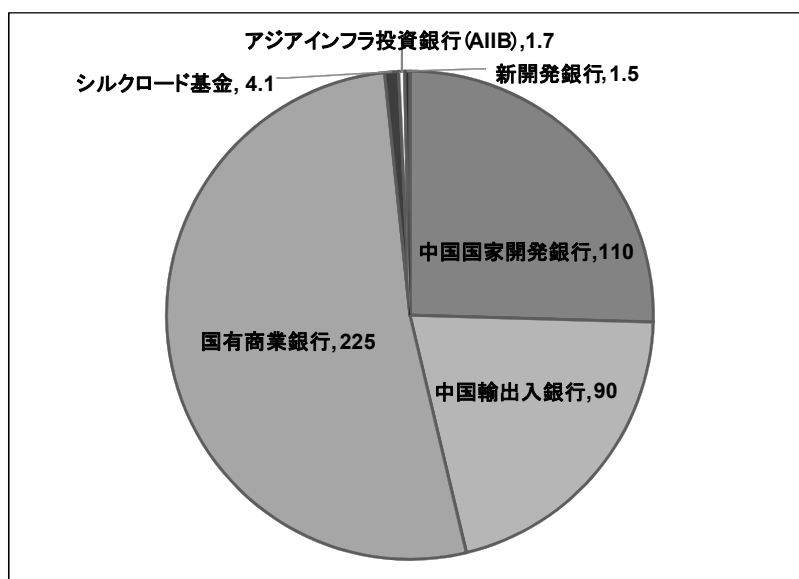
表4 「一帯一路」構想を支える二国間・多国間金融機関

金融機関	設立年月	本部	資本金額（資金規模）
中国国家開発銀行 (CDB)	1994年 3月	北京	登録資本 4,212 億元 (649 億ドル) 2017 年の海外投融資残高 2,738 億ドル
中国輸出入銀行 (China Eximbank)	1994年	北京	実収資本 1,500 億元 (231 億ドル) 2015 年末の融資残高 2.05 兆元 (3,160 億ドル)
新開発銀行 (NDB)	2014年 7月	上海	授權資本 1,000 億ドル (応募資本 500 億ドル) 各年の融資上限額は 340 億ドル
シルクロード基金	2014年12月	北京	資本金：400 億ドルおよび 1,000 億元 2017 年の投資コミット額は 80 億ドル
アジアインフラ投資銀行 (AIIB)	2015年12月	北京	授權資本 1,000 億ドル (払込資本 300 億ドル) 2016 年-18 年 10 月の総融資額は 64 億ドル

出所：各機関のウェブサイトより筆者作成。http://www.cdb.com.cn/English/bgxz/ndbg/ndbg2017/
http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/

図3は、「一帯一路」事業への資金供給機関の内訳を示している。全体の資金提供規模は4,320億ドルに上り（2016年末）、このうち最大の資金供給機関は国有商業銀行（工商銀行、中国銀行、建設銀行など）で、800件以上の「一帯一路」事業に総額2,250億ドル（全体の52%）と積極的に融資を行っている。次いで、中国国家開発銀行が 1,100億ドル（全体の25%）を、中国輸出入銀行が 900億ドル（全体の21%）をそれぞれ提供しており、これらの政策銀行は、市場金利より低い金利で長期の融資を提供しているとみられる。二国間機関であるシルクロード基金は41億ドルの資金供給に過ぎず、多国間機関である AIIB と新開発銀行も、それぞれ17億ドル、15億ドルの資金提供と少額にとどまっている（これら3機関で全体の2%）。

図3 「一帯一路」プロジェクトへの資金供給機関（貸付残高・出額合計、2016 年末、十億米ドル）



出所：U.S. - China Economic and Security Review Commission, 2018 Report to Congress, November 2018, pp. 276 より筆者作成。https://www.uscc.gov/Annual_Reports/2018-annual-report

このように、「一带一路」事業へは、中国の政策金融機関と国有商業銀行が資金の大半を提供している。その一つの問題点は、これらの金融機関が国有であるため、「不良債権が生じても政府が最終的に処理してくれる」という意識から、借り手国の返済能力や個々のプロジェクト案件の経済合理性を十二分に審査せずに資金提供を行っている可能性があるということである。貸し手側に十分なリスク管理意識がないまま、「一带一路」の掛け声の下で融資が拡大している恐れがある。

(4) 米国と EU による「一带一路」批判

「一带一路」構想は対象国の経済発展に貢献する国際公共財としての可能性を秘めている。しかしその可能性を現実のものにするためには、既存の覇権国・地域や参加諸国の支持を得ることが必要だろう。米国と EU は近年「一带一路」構想に強い懸念を表明しており、一部の参加国（マレーシア、パキスタン、モルディブなど）の間では対中債務の積み上がりを警戒して「一带一路」事業の見直しを進めている。ここでは米国と EU の評価を整理する。

米国による批判

「一带一路」構想に対する米国の考え方は、米議会の超党派諮問機関である「米中経済安全保障調査委員会」(USCC) が公表している近年の年次報告書に示されている。2001年10月に設立された USCC は、毎年米中間の貿易・経済問題や安全保障問題に関連する報告書を公表しており、米政府の対中国政策に一定の影響を与えている重要な委員会である⁸。

2014年から17年までの年次報告書では、「一带一路」構想について深い分析が行われていないが、委員会の見方が簡潔に示されている。まず、「一带一路」構想が打ち出された直後の14年の年次報告書では、「一带一路」構想は、中国が「責任ある大国」としてのイメージをアジア地域や世界に示すものであるとともに、中国にとっては貿易ルートの開発や、天然資源の獲得などを目的とするものだとされている。15年と16年の年次報告書では、中国が、中央アジアや南アジアで、広範な投資やインフラ・プロジェクトを通じて自国との連結性を高めることで、影響力を拡大させようとしていると指摘されている。17年の報告書では、中国が豊富な資金力を背景に、「一带一路」のインフラ整備支援で60カ国以上を勢力圏におさめ、世界各地に戦略的な足掛かりをつくり、安全保障面での関与も強めようとしていると分析している⁹。

18年の年次報告書では「一带一路」に関する詳細な分析と評価が行われている。すなわち、「一带一路」の目的は、中国国内の経済発展に寄与し、有形無形のインフラを建設し、

技術的規格を輸出し、エネルギー安全保障を高め、中国の軍事的到達範囲を広げるとともに、市場を拡大し、中国を世界秩序の中心に据えることで（中国の）地政学的影響力を高めていくことだとしている。そして中国が「一帯一路」支援を通して権威主義的統治モデルを輸出したり、海外の権威主義的指導者を正当化したりすると、米国の利害と価値への重大な挑戦になり得る、と分析している。また、中国は経済支援の受け入れ国に対して、中国製品の購入と中国人労働者の大量雇用を要求しているとしている。さらに、「一帯一路」を名目に運営する港湾は軍事転用が可能だと指摘し、冷戦後に確立した米国の軍事面での覇権が脅かされていると警戒感を示している。加えて、「一帯一路」が借り入れ国に過大な債務を負わせるリスクがあるとしている。とくに中国政府の意向や政治・軍事目的が優先する事業では、採算が度外視されて融資が行われる傾向にあるため、最終的に債務不履行に陥りかねないリスクが高いとしている。

トランプ米大統領は、17年11月の東アジア訪問で、中国の一方的な海洋進出や「一帯一路」構想の進展を念頭に、安倍首相の唱える「自由で開かれたインド太平洋」戦略に賛同し、それが米政権の新たなアジア太平洋戦略になることを示した。トランプ政権は17年末から18年初にかけて、「国家安全保障戦略」（17年12月）と「国家防衛戦略」（18年1月）を相次いで公表した¹⁰。前者では中国を、インド太平洋地域で国家主導型の経済モデルの範囲拡大により米国の価値観や利益に反する世界をつくろうとする「修正主義国家」と位置付けた。後者では、中国は米国の国際社会での影響力の弱体化を目指す「戦略的競争相手」とし、略奪的な経済手段を用いて近隣諸国を脅し、南シナ海での軍事化を推進するなどインド太平洋地域の秩序を自らに有利になるように再編していると指摘した。こうした動きは、米国が中国の「一帯一路」構想を含むあらゆる動きが米国自身の安全保障にとって脅威になることを認めたものだと言ってよい。

マイク・ペンス米副大統領は、18年10月にワシントンのシンクタンク、ハドソン・インスティテュートでのスピーチで、米現政権による中国政府に対する極めて厳しい見方を示した（Pence 2018）。それによれば、米国は、改革開放路線など中国の経済発展を支援し、中国を国際経済秩序に取り込むことで、市場経済化や政治的な民主化が進むと期待して、対中国「関与」を進めてきた。しかし中国は経済発展に成功し世界第2の経済大国になると、習近平体制の下で、経済改革（国有企業改革など）や政治的な民主化を逆行させ、国内統制を強化し、国家資本主義の下でハイテク覇権を追求するようになった。また南シナ海をはじめとする海洋進出など軍事的拡張を進め、「一帯一路」構想で途上国を債務漬けにして政治的な影響力を高める「債務外交」を進めるなど、米国主導の国際秩序に挑戦するようになった。中国は、アジアやアフリカなどのインフラ建設に数千億ドルもの資金を

提供しているが、これらの融資条件は不透明だとした。

ペンス副大統領は、中国による知的財産権の侵害、軍事的拡張、イスラム教徒弾圧など人権侵害、米国への内政干渉についても公然と非難して、中国の脅威を前面に打ち出し、両大国が覇権を競う対決の時代に入ったことを印象づけた。米国が従来の中「関与」政策から「競争」ないし「対立」を重視した関係に移ることを鮮明にしたのである。この考え方は共和党だけでなく、民主党の間やワシントンの多くのシンクタンクの間でも相当程度共有されるようになっている。

EUの批判と対中戦略

EUは当初は「一带一路」構想に対して中立的な立場をとっていたが、次第に懐疑的な立場に変わりつつある。現在では、EUは「一带一路」に対して批判的な姿勢を見せ、批判の内容も少なくとも経済面では米国の立場と近いものになっている。その一つの理由は、中国がEU加盟国を含む中国-中東欧首脳会議（「16+1」）の枠組みなどを通じて、欧州を分断しようとしていると受け止めていることだろう。

「16+1」の枠組みは、中国と中東欧16か国との間の首脳プロセスとして2012年に開始されたもので、それ以降、毎年中国の李克強首相を迎えて開催されている¹¹。12年当時の中東欧は世界金融危機後のユーロ危機の影響で経済的に苦しんでおり、中国との連携でインフラ投資を活性化できると考えたのである。首脳会議では、貿易・投資、交通の連結性、産業・エネルギー・科学技術協力、通貨金融協力、農業・林業・環境保護協力、人的交流促進など広範なテーマが協議されている（田中 2018）。問題は、「一带一路」プロジェクトの大半が中国企業によって受注されており、ドイツなどEUの中核国の企業がこれまで影響力を持ってきた中東欧市場に、中国企業が国家支援を受けながら参入してくることに警戒感を強めていることである。また、EUが中国に対して厳しい態度をとろうとしても、ハンガリーなど「16+1」参加国が時として対中国批判に反対するなど、EUとしての一体性がとりにくくなっている、という問題も存在する。

2018年4月、ハンガリーを除くEU加盟27カ国の在中国大使は、中国の「一带一路」構想を厳しく批判するメッセージを出したことが報道されている（たとえばドイツのHandelsblatt紙の記事）¹²。それによれば、中国は「一带一路」を通じて、自国企業を優遇し、自国の利益に合うようにグローバリゼーションを形成しようとしていると中国を厳しく批判している。例として「一带一路」プロジェクトでは、公的調達の実質的な透明性や環境・社会基準が確保されず、中国の国有企業が工事を受注することが多いことが挙げられる。また「一带一路」構想は、国内の過剰生産能力のはけ口として新たな輸出市場を開拓し、原

材料を安定的に確保するなど、中国自身の目的を追求する手段になっているとしている。

EUは18年10月、インフラ整備などを通じて欧州とアジアの連結性を強化する新アジア戦略を採択した（European Commission and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy 2018）。この新アジア連結性戦略では、欧州型の連結性、すなわち維持可能で、包括的で、ルールに則った連結性が重視される。維持可能な連結性とは、経済、社会、環境、財政面で維持可能であることを意味する。包括的な連結性とは、交通ネットワーク（陸路・海路・空路）、デジタル・ネットワーク（インターネットから衛星に至るもの）、エネルギー・ネットワーク（液化天然ガス[LNG]、電力網、再生可能エネルギーなど）、人的ネットワーク（人と人の連結性）の全体を含むことを意味する。ルールに則った連結性とは、ヒト、モノ、サービス、資本が効率的、公平、円滑に移動するためには国際ルール・基準・慣行が不可欠だという原則に基づくことを意味する。そのため、市場の効率性、高水準の透明性、国際ルールの遵守、良い統治が必要だとしている。

このようにEUの新アジア連結性戦略は、欧州流の理念に基づき、交通、エネルギー、デジタル、人材の4分野で欧州・アジア間の連結性を強化しようとするものである。中国の「一帯一路」を念頭に、環境保全、財政・債務の維持可能性、公共調達手続きの透明性の確保を重視し、ルールに基づく欧州流の連結性をアジアに浸透させたい考えだ。その目的で、EU予算から世界全体に向けて拠出される600億ユーロのうちの一定部分をアジア事業に対する信用保証として拠出し、これを呼び水に民間や国際金融機関の投資を促すとされる。こうした動きは日本としても歓迎すべきものだろう。EUが掲げる諸原則は日本が共有できるものだからである。

EUは19年に入って、対中国戦略の見直しを進めている。EUの執行機関である欧州委員会は19年3月、そのための「EU－中国の戦略的展望に関する共同文書」（European Commission and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy 2019）を発表した。この文書では、EUにとって中国のもたらす挑戦と機会のバランスが変化しただとの認識の下、より均衡のとれた経済関係と互恵的な条件を求めていく姿勢が示された。すなわち、EUにとって中国は、いくつかの分野で「協力パートナー」であり、EUの利益のバランスを図るための「交渉パートナー」であり、技術的なリーダーシップを追求する「経済的な競争相手」であり、異なったガバナンス・モデルを追求する「体制上のライバル」（systemic rival）でもあると規定した。その上で、全ての加盟国が「16+1」や二国間の枠組みで、EU法・政策に合致した対中行動をとるようEUの結束の重要性を訴えたのである。EUの対中国戦略の基本方針として、首脳会議で提示されたものだ。

欧州委員会は、この文書の中で、10項目におよぶ行動計画を提案した（表5参照）。こ

の行動計画によれば、気候変動やイラン核合意などの分野で中国との連携強化を訴える一方、通商問題、中国の対欧投資、次世代技術（5G など）の分野で中国への警戒感を示し、中国の国有企業が EU 市場に与える市場歪曲的な悪影響を排除すべきだと訴えている。

表 5 EU の対中国戦略「10 項目の行動計画」案

-
1. 人権、平和・安全保障、開発での協力強化
 2. パリ協定に基づく 2030 年までの温室効果ガス排出削減の要求
 3. 平和・安全保障における連携深化（イラン核合意の堅持）
 4. EU のアジア連結性戦略の履行を通じて、中国が EU と同じ原則に従うよう協働
 5. WTO 改革、二国間投資協定、地理的表示等に関する既存の約束実行を要求
 6. 中国の政府調達における互惠性の要求・確保（政府調達市場の開放）
 7. EU の政府調達市場への外国企業の参加に関する指針の公表
 8. EU 域内市場における外国の国有企業による歪曲的な悪影響への対応（EU 法の欠陥の修正）
 9. 次世代通信規格（5G）に関する EU の共通アプローチの追求
 10. EU への外国直接投資のスクリーニング（審査）の実施確保
-

出所：European Commission and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy (2019). https://ec.europa.eu/commission/publications/eu-china-strategic-outlook-commission-contribution-european-council-21-22-march-2019_en

欧州委が対中国戦略で EU 加盟国の全面的な結束が欠かせないとした背景には、ドイツやフランスなど EU の中核国が中国企業による EU 域内のハイテク産業や重要インフラへの投資拡大を警戒する一方、中東欧・南欧諸国が中国マネーに期待して中国との協力関係を強めているからである。また、もう一つの EU 中核国であるイタリアが「一带一路」の覚書に署名するなど、EU 内の足並みが乱れている事情もある¹³。

表 5 に掲げられた項目のなかで「一带一路」に関わるものは、項目 4、6、7、8、9、10 だろう。欧州委は、中国に対して同国の政府調達市場を EU 企業に開放するよう訴え、EU での受注をめざす中国企業には高い環境基準や労働者の権利保護を求める指針をまとめる。欧州委はまた、中国の国有企業が EU 市場の機能を歪ませることがないよう EU ルールを見直す。例えば、EU は政府が一部の企業を支援することで公正な競争を妨げる「国家補助」を禁じるが、その対象を加盟国企業から EU 市場に参入する外国企業にも広げるようだ。欧州委は、5G ネットワークについて、EU 共通のサイバーセキュリティー政策を構築するため、加盟国への「勧告」を提示するとしている。次世代通信規格（5G）については、米国が EU 加盟国に対して華為技術（ファーウェイ）の排除を求めているところ、欧州委は 5G ネットワークへの外国製品・サービスの使用は EU の安全保障を危機にさらしかねないと警鐘を鳴らしている。EU への対内直接投資については、安全保障などの観点から審査を厳格化し、かつ EU としての包括的な審査制度をつくるが、最終的な許認可権限は

各加盟国に帰属するとされる。

(5) 「一带一路」構想の課題

以上見たように、米国と EU は近年、「一带一路」構想に批判的な立場をとっている。とりわけ、この構想が中国の勢力圏の拡大のために用いられ、借り入れ国の経済・社会・環境・財政の維持可能性を脅かしているという認識が持たれている。以下、「一带一路」構想の課題を6点にまとめて説明する。

第一に、「一带一路」沿線国間の政治体制、法制度、経済システム、価値観が異なるが、中国は相対的に経済発展の遅れた諸国にインフラ融資を行うことで自らの権威主義的な統治モデルを輸出しつつあるという懸念が挙げられる。中国の対外援助は、伝統的に相手国の国内事情に干渉しない「内政不干渉」の原則に則っているが、それは相手国が明らかに人権を抑圧する権威主義的な政権であっても支援に国際基準を適用せず、そうした政権を支援して正当化し、その不正や腐敗を見逃すことにつながりやすい。こうした姿勢は多くの途上国の権力者に好まれるが、現地の国民の反発を買うケースが増えている（スリランカやモルディブなど）。

第二に、中国は、「一带一路」事業を通じて経済支援の受け入れ国の利益を優先するのではなく、自国企業の経済的な利益を最優先する傾向があることが指摘される。たとえば、事業を受注するのは中国国有企業が圧倒的に多く、そうした中国企業はインフラ建設に必要な資材や機器を現地で調達するのではなく中国から輸入したり、大量の中国人労働者を動員したりするため、現地にもたらされるビジネス機会、雇用機会、ノウハウ移転が極めて限られている。また、それらの中国企業が、環境面、安全面、税制面、雇用面などで、沿線国の規制や法律を無視ないし軽視するかたちで事業を進めているという批判もある。「一带一路」事業は中国企業や中国人労働者を潤すだけで、沿線国の真の利益につながっていない可能性がある。

第三に、中国は「一带一路」事業を通じて世界各地で鉄道や港湾などのインフラ整備を行うことで戦略的な足掛かりをつくり、中国の事実上の「勢力圏」をつくり、現行の国際秩序を再編しようとしているという疑念が持たれている。「一带一路」の下で建設・運営される港湾が軍事転用されると、中国海軍の海洋での到達範囲を広げることにつながるからである。たとえば米国やインドは、中国がいくつかの南アジア・東南アジア諸国（モルディ

ブ、ミャンマー、パキスタン、スリランカ)で港湾開発を支援し、それらの港湾に中国海軍の艦船を自由に寄港させることで、自らの安全保障が脅かされるのではないかと、危惧している。

第四に、「一带一路」事業を巡っては、中国からのインフラ融資が、相手国の債務返済能力を十分考慮された上で行われているわけではないという問題がある。たとえばスリランカ政府は、ハンバントタ港の建設に必要な費用の大半を中国からの融資で賄ったが、債務返済に行き詰まり、2017年12月に債務軽減と引き換えに港湾株式の85%を中国国有企業に99年間貸与し、同港の運営権を引き渡すことになった¹⁴。こうした事態は、スリランカ国内で、自国が「債務の罠」に陥って中国の事実上の植民地となり、主権が侵害されると批判されている。実際、中国政府の意向や政治・軍事目的が優先するインフラ事業では、採算が度外視されて融資が行われる傾向にあるため、最終的に債務不履行に陥りかねないリスクがある。

米国のシンクタンク、センター・フォー・グローバル・ディベロップメントの Hurley, Morris and Portelance (2018)は「一带一路」沿線国における2016年の債務データを検討した結果、ジブチ、キルギス、ラオス、モルディブ、モンゴル、モンテネグロ、タジキスタン、パキスタンの8か国が「深刻な債務リスク」に面していると指摘している(表6参照)¹⁵。とりわけ「中国-パキスタン経済回廊」の下で対中国債務が拡大しつつあるパキスタンは、債務返済の上で最大のリスクを負っているとされる。パキスタンはIMFへの資金支援を申請中だが、IMFとの交渉は難航しているようだ。また、Hurleyらは、これら「深刻な債務リスク」に面している8か国以外の15か国を「高い債務リスク」に面しているとしており、それにはスリランカやカンボジアが含まれている。

表6 主要沿線諸国の公的債務、公的対外債務、対中国債務など(対GDP比、%)、2016年

「一带一路」沿線諸国	公的債務	公的対外債務	対中国債務	BRI関連債務
ジブチ	86.6	84.8	69.5	154.3
モンゴル	87.6	67.5	27.8	50.4
ラオス	67.8	54.1	26.3	60.7
キルギス	62.1	60.7	22.6	92.3
タジキスタン	41.8	32.4	17.2	57.6
カンボジア	32.3	31.9	15.9	33.4
エチオピア	54.1	30.1	10.1	15.2
ベラルーシ	53.9	37.1	6.5	14.6
ケニア	52.4	27.4	5.8	15.6
モルディブ	65.7	20.8	5.7	31.9
スリランカ	85.2	40.0	4.7	7.4

「一带一路」沿線諸国	公的債務	公的対外債務	対中国債務	BRI 関連債務
モンテネグロ	78.0	55.0	4.6	39.7
イラク	66.9	39.3	4.1	4.7
アルメニア	55.1	46.5	3.2	3.8
パキスタン	70.0	20.8	2.3	16.6
ウクライナ	84.9	54.5	1.7	4.4
エジプト	100.1	12.9	1.4	1.7
レバノン	143.6	38.0	1.0	1.0
アルバニア	73.3	34.3	0.8	0.8
ヨルダン	95.1	37.5	0.5	0.5
ボスニア・ヘルツェゴビナ	44.2	30.3	0.0	13.8
アフガニスタン	8.0	6.3	0.0	6.6
ブータン	107.1	105.8	0.0	0.0

注：網掛けの沿線8か国は「深刻な債務リスク」に面している諸国。公的（対外）債務は公的部門による保証を含む。BRI 関連債務は、対中国債務額と「一带一路」関連融資予定額の合計。

出所：Hurley, Morris, and Portelance (2018)より作成。

第五に、クロスボーダー型のインフラ・プロジェクトに関して、国際的な総合調整機関が存在しないという問題が挙げられる。国内的には、「一带一路」建設事業指導グループが設立され、国内調整がめざされている。しかし国際的には、「一带一路」事業は基本的に中国をハブとする二国間のプロジェクトの集積であって多国間の実務的な枠組みはなく、国際的な調整メカニズムも存在していない。二国間のみの枠組みでインフラ・プロジェクトを進めると、第三国に影響を及ぼす可能性があるものの、多国間でそうした問題を協議するための場やメカニズムが存在しないのである。

第六に、「一带一路」事業では、インフラ・プロジェクトの結果を評価するための枠組みが存在していないという問題がある。世界銀行や ADB などとの協調融資であれば、これらの機関が評価システムをもっているが、通常の「一带一路」プロジェクトの場合には評価メカニズムの枠組みは存在していない。アジアには、大メコン河流域（GMS：Greater Mekong Subregion）開発、南アジア地域経済協力（SASEC：South Asia Subregional Economic Cooperation）、中央アジア地域経済協力（CAREC：Central Asia Regional Economic Cooperation）などのサブ地域レベルの多国間協力メカニズムがあり、いずれも ADB が調整機能を担い、確立された評価システムが存在している。「一带一路」事業では、6大経済回廊など重要なプロジェクトにおいてさえ、明確な評価メカニズムが導入されていない。

（6）「一带一路」構想の改善の方向

「一带一路」構想が、地域諸国と域外諸国の利益となる国際公共財としての意義をもち、同時に国際調和的なものとして機能するためには、上記の課題に答えていくことが重要だ。

「一带一路」構想の改善の方向として、以下の点を挙げておきたい。

- 強権的・権威主義的な政府に対して「中国モデル」を広げるためのインフラ支援を避けること
- 「一带一路」構想が地政学的・軍事的な目的をもたないことを明確にしていくこと
- 沿線国の規制や法令を順守し、現地でのビジネス機会、雇用機会、ノウハウの移転の向上、環境保全に努めること
- 沿線国の債務返済可能性の維持に配慮した貸付けを行って「債務の罠」をつくり出さず、公的債務の返済に問題が生じた際には一定のルールの下で解決すること
- 「一带一路」プロジェクトで構築されるインフラが全ての国の人々や企業に開放されることに加え、透明な調達制度の下で海外企業の事業参加が可能になること
- 全ての沿線国にとって利益になる公平な運営を行うために、意思決定方式を多国間化すること
- 少なくとも6大経済回廊など大規模インフラ・プロジェクトについては、その結果を評価する枠組みを導入すること

習近平国家主席は、2019年4月の第2回『「一带一路」国際協力サミットフォーラム』での演説で、プロジェクトの建設や運営について「国際スタンダードに基づいて実行し、各国の法律・法規を尊重しなければならない」とした上で、財政上の維持可能性を確保する必要性を訴え、「債務の罠」への懸念に留意した。中国がこうした問題を意識し始めた点は評価すべきだろう。ただし、借り入れ国の債務返済可能性を確保するための出発点として、中国が各国に行っている対外援助・経済協力の詳細を公表することが望ましい。中国は経済協力開発機構（OECD）の開発援助委員会（DAC）に加盟しておらず、その対外債権の詳細なデータを公表していないが、重要な公的債権国として、データの公表が望まれる。また中国はパリクラブにオブザーバーとして参加しているものの、正式メンバーではなく債務国の公的債務の救済処置には参加していない¹⁶。中国は、世界第二の経済大国、重要な債権大国としてパリクラブに正式に参加し、債務国の債務再編成の作業に関わるべきだ。それにより、中国の経済支援が「債務の罠」につながることに歯止めがかけられよう。

中国が主導して設立した AIIB は国際的な開発銀行として、世界銀行や ADB などとの協調融資を多く行ってきたことから、上記の点はひとまずクリアして、国際的な基準に則って進められてきたとあってよい。それに対して「一带一路」事業は、基本的に中国をハブとする二国間プロジェクトの集積であるが、これを多国間化していくことが有用だろう。

その方策として、世界銀行が全体の調整役として「一带一路」構想を支援していくことを勧めたい。世銀が関与することで、「一带一路」構想が中国のみを利するのではなく、すべての参加国にとって有用な透明性の高いプログラムにしていくことができる。世銀は、以下のサービスを提供することでその役割を果たすことができる：①主要な「一带一路」プロジェクトの分析と評価、②中立的なブローカーとして各国間の利害調整、③各国の経済発展戦略と「一带一路」プロジェクトの整合性確保、④国際的な融資基準（環境・社会的基準、入札の透明性）の遵守、⑤借り入れ国の公的債務の維持可能性分析と債務返済問題時の解決支援。中国も世銀が「一带一路」構想に関与することで、この構想が国際社会によって認知されることに強い関心をもつはずだ。

2. 「自由で開かれたインド太平洋」構想

(1) 「質」の高いインフラ支援

安倍晋三首相は、15年5月に開かれた「第21回国際交流会議 アジアの未来」において、「質の高いインフラパートナーシップ～アジアの未来への投資～」を発表し、「質」の高いインフラ投資の必要性を提唱した（外務省、財務省、経済産業省、国土交通省 2015）。

「質」の高いインフラとは、一見、費用が高く見えるものの、使いやすく、長持ちし、そして、環境に優しく災害の備えにもなるため、長期的に見れば安上がりになり、かつ現地の人々の雇用を生み出し、スキルを高め、暮らしを改善することにも貢献するものとした。そのために、ADBと連携し、今後5年間で従来約30%増となる約1,100億ドルの「質」の高いインフラ投資をアジア地域に提供していく方針を示した。そして、「質の高いインフラパートナーシップ」を支える4本柱として、①日本の経済協力ツールを総動員した支援量の拡大・迅速化、②日本とADBのコラボレーション、③国際協力銀行（JBIC）の機能強化等によるリスク・マネーの供給倍増、④「質の高いインフラ投資」の国際スタンダードとしての定着を挙げた。

安倍政権は、16年5月にはG7伊勢志摩サミットで「質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則」を主導して、「質」の高いインフラの重要性を国際的に訴え、次の5原則が合意された（主要先進7か国首脳会議 2016）。①効果的なガバナンス、信頼性のある運行・運転、ライフサイクル・コストから見た経済性及び安全性と自然災害、テロ、サイバー攻撃のリスクに対する強靱性の確保、②現地コミュニティでの雇用創出、能力構築及び技術・ノウハウ移転の確保、③社会・環境面での影響への対応、④国家及び地域レベルにおける、気候変動と環境の側面を含んだ経済・開発戦略との整合性の確保、⑤PPP等を通じた効果的な資金動員の促進。さらに日本政府はこのG7サミットで、2017年から5

年間の目標として、海外での「質」の高いインフラづくりなどに対して約 2,000 億ドルの資金等を供給することを表明した。これはその 1 年前に設定された目標の 1,100 億ドルからほぼ倍増となる金額である。また、16 年 9 月の G20 杭州サミットでも「質」の高いインフラの重要性が謳われた。

安倍首相は、17 年 6 月に開かれた「第 23 回国際交流会議 アジアの未来」の晩餐会でのスピーチで、「一带一路」構想に対して条件付きの支持を表明した¹⁷。その条件とは以下のようなものだった。すなわち、「一带一路」プロジェクトが、万人が利用できるよう開かれており、透明で公正な調達によって整備されること、プロジェクトに経済性があり、借入れをして整備する国にとって債務が返済可能で、財政の健全性が損なわれないこと。これらの点も「質」の高いインフラを支える要因として挙げられたものと思われる。

2018 年 10 月には、日本と中国は、第三国における日中企業間の共同事業を進めることに合意した。日本政府は、第三国での日中共同事業の展開にあたっては、①プロジェクトの経済合理性、②開放性、③透明性、④借入れ国の財政・債務の維持可能性、の 4 条件を満たすことが必要だとする立場を示した。

これらの文書、安倍首相の発言、日本政府の立場から判断すると、「質」の高いインフラとは以下の条件を満たすものだといえる。

- 長期的な観点から経済性が高い（初期投資と維持・修繕費全体のライフサイクル・コストが低い）
- 安全性と強靱性（自然災害・テロ・サイバー攻撃のリスクに対するもの）が確保される
- 環境・社会面での影響が配慮されている
- 現地の社会・経済への貢献が大きい（雇用創出、技術・ノウハウの移転、人材育成）
- 各国の経済・開発戦略との整合性が保たれる
- 借入れ国の財政状況からみて債務の返済可能性が十分確保されるかたちでインフラ投資のための融資がなされる

以上を言い換えれば、「質」の高いインフラとは、経済面・環境面・社会面・財政面で維持可能なインフラの構築をめざす考え方だといえる。これは先にみた EU のアジア連結性原則ときわめて類似したものだといってよい。

(2) 「自由で開かれたインド太平洋」戦略（構想）

安倍首相は、2016年8月、ケニアのナイロビで開催された第6回アフリカ開発会議（TICAD VI）で、「自由で開かれたインド太平洋」戦略を打ち出した¹⁸。それは、アジアとアフリカという「2つの大陸」と、太平洋とインド洋という「2つの大洋」の交わりによって生まれるダイナミズムを一体としてとらえ、法の支配に基づく自由で開かれた海洋秩序を維持・強化するための戦略だとされる。具体的には、東アジアを起点として、南アジア・中東・アフリカへと至る地域で、①法の支配、航行の自由等の基本的価値の普及・定着、②経済的繁栄の追求、③平和と安定の確保、を三本柱にすえ、インド太平洋を自由で開かれた地域としてその平和と安定と繁栄を確保しようとするものだ。このうち②の経済的繁栄を追求する手段として、物理的連結性（「質」の高いインフラ）、人的連結性（教育、職業訓練、友好関係）、制度的連結性（EPA や FTA を通じた調和および共通のルール）の3つの連結性が重視されている。さらに、アフリカ諸国に対してオーナーシップを尊重した国造りを行うとされる。

トランプ米大統領は、2017年11月の東アジア訪問で、中国の「一帯一路」構想の進展や一方的な海洋進出を念頭に、安倍首相の唱える「自由で開かれたインド太平洋」戦略が政権の新たなアジア太平洋戦略となったことを示した。そして、相次いで「国家安全保障戦略」や「国家防衛戦略」などの戦略文書を公表し、「インド太平洋」戦略を支えるものとした。これは、ワシントンが外交政策を決め、東京がフォローするという従来型の決定パターンを逆転したもので、今回は東京がリードし、ワシントンがフォローすることになった。

パキスタンのグワーダル港をはじめ「中国－パキスタン経済回廊」を建設している中国に対して「脅威」を感じていたインドにとって、日米が「インド太平洋」戦略を進めていることは歓迎すべきことだった。モディ首相は就任後、それまでの「ルック・イースト」政策を「アクト・イースト」戦略として実行に移し、「インド太平洋」戦略を支持している。これにオーストラリアが加わり、日米豪印4カ国が「インド太平洋」戦略の中核国となっている。ただし、日本政府は、以前の「自由と繁栄の弧」戦略が中国やロシアを排除したものだと思えられたことから、「インド太平洋」戦略は中国を排除するものではなく、むしろ包摂する戦略だとしている¹⁹。

ASEAN 域内や他のアジアの途上国の間では当初、日米豪印が主導する「インド太平洋」戦略の表現に抵抗があった。「戦略」という表現が中国の「一帯一路」構想への対抗戦略だと意識され、日本（や米国）か中国かどちらかの選択を迫られたと受け取られたようである。そのため、日本政府は18年後半以降、「戦略」に代えて「ビジョン」ないし「構想」

という表現を用いている。

主要な ASEAN 諸国の間では、日米豪印が主導する「インド太平洋」構想について、ASEAN 自身がインド洋と太平洋をつなぐ要衝にありながら、その役割が過小評価されていると捉える国も多かった。ASEAN を含まずして「インド太平洋」構想が効果的に機能するとは考えられないからだ。今のところ ASEAN 内では対中関係に温度差があり足並みは揃っていないが、大半の ASEAN 諸国が米中間ないし日中間のバランスを図ろうとしている。ASEAN 内では、「アジア太平洋」構想の理念や目的は以前よりも明確に理解されつつあり、積極的に対応する姿勢が見られるようになってきている。18年8月の ASEAN 外相会議の議長声明では、「インド太平洋」と「一带一路」が併記されてバランスがとられた。

(3) 「一带一路」構想との連携

日本政府は当初、中国の「一带一路」構想に対して積極的な姿勢を示していなかったが、17年に入ってそのスタンスを変えた。安倍首相は、17年5月に北京で開催された初回の『「一带一路」国際協力サミットフォーラム』に政府代表団を派遣し、同6月には東京で「一带一路」構想に対して条件付きで支持を表明した——「一带一路」のインフラへのアクセスが開放されていることや透明かつ公正な調達方式を採用すること、プロジェクトに経済性があり債務が返済可能で財政の健全性が保たれること。このような国際社会の共通の考え方を十分に取り入れることで、「一带一路」構想は、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していくことが期待できるとした。その後、安倍首相から「第三国で日中の共同ビジネスを展開していくことが、両国のみならず対象国の発展にも有益だ」とする発言が出され、17年末からは、「自由で開かれたインド太平洋」構想と「一带一路」構想の連携が模索され始めた²⁰。

18年5月、李克強首相が訪日し、日中首脳間で、第三国における民間経済協力案件を念頭に、日中の民間企業間の交流を一層推進するため、幅広い企業の経営者や関係閣僚等の出席する「日中第三国市場協力フォーラム」を設立・運営することで一致した²¹。経済産業省は、第三国市場における日中企業間協力の例としては以下のものが考えられるとした²²：
①日中企業が共同でインフラ案件を受注・運営、②日本企業の受注案件への中国企業による EPC（設計・調達・建設）・機器供給、③日中合弁企業による製品の第三国市場展開、④中国企業に日本企業が部品等を供給し製品を第三国へ展開、⑤日中企業が協力して中国で構築したビジネスモデルを第三国へ展開、⑥日中企業が第三国市場協力に向けた情報共有を強化。

18年10月には、日中平和友好条約締結40周年と安倍晋三首相の7年ぶりの訪中に合わ

せて、日中の政財界による「第三国市場協力フォーラム」が開かれ、52件の日中企業間の覚書が締結された。李克強首相によれば、これらの案件は総額180億ドルに上ったという。安倍首相は「第三国市場協力フォーラム」でのスピーチにおいて、日中共同事業での「インフラ投資において、開放性、透明性、経済性、対象国の財政健全性といった国際スタンダードに沿ってプロジェクトをつくることが重要」であることを繰り返し強調した²³。

これを契機に、東南アジア、南アジア、ユーラシア地域での日中企業間協力が拡大するものと思われる。中国は米中貿易摩擦が激化するなか、対日関係の改善に向けて日本を「一帯一路」構想に引き込むことを狙い、日本側には停滞していた日中関係を改善させるとともに、「自由で開かれたインド太平洋」構想に肉付けする意図があるものと思われる。米国が対中政策を「戦略的関与」から「戦略的競争」にシフトさせたのに対し、日本は対中政策のバランスを「競争」から「協調」に移したといえる。とは言え、日本の「自由で開かれたインド太平洋」構想が中国の「一帯一路」構想に対抗する性格のものであることは変わらないであろう（神谷 2019）。日本としては、中国との第三国協力を通じて、「一帯一路」がより国際スタンダードに沿った運営になるよう促していくという戦略をとっているものと考えられる。

日中協力が進むことで、日本は AIIB に参加することになるのだろうか？ AIIB は当初懸念されていたいくつかの問題をクリアしてきたように見受けられるものの（河合 2018b、2019）、日本が AIIB に参加するためには、日本と中国の間に信頼関係が構築される必要がある。安倍首相と習近平国家主席が数多くの会談を積み重ね、将来のアジアのあり方、日中関係のあり方などについて十分な議論をつくり、相互の立場を理解し、信頼関係を築くことが必要だろう。AIIB はアジアの国際金融機関であり、地域の経済大国である日本がアジアのインフラ整備のルールづくりに積極的に関与し、経済発展に貢献することの意義は大きい。アジアの多くの途上国も、日本と中国が協力することで中国の影響力を相対化しバランスを図っていくことを望んでいる。日本は、ADB を主導しかつ AIIB に参加することで、アジアの経済秩序づくりに関わり、中国が多国間の枠組みや国際ルールに沿った行動をとるよう促していく役割を果たすことができる²⁴。

（4）「自由で開かれたインド太平洋」構想の課題と方向性： 経済的な実体化

「インド太平洋」構想の課題

「自由で開かれたインド太平洋」構想にはいくつかの課題がある。まず、この構想が中国の「一帯一路」構想と対抗する意味合いをもちつつも、それとの協調が進められる中で、そのバランスをどうとっていくべきかという問題がある。アジアの途上諸国はいずれも「イ

インド太平洋」構想と「一带一路」構想の双方と連携したいと考えており、そのどちらを選択するのか迫られたくないと考えている。そうした観点から日本は、「一带一路」の問題点を指摘しつつ中国と協力できるところは協力する一方で、他のアジアの途上諸国を「インド太平洋」構想に取り込んでいくために魅力的なプロジェクトを提供していく必要がある。

さらに、中国の「一带一路」構想と比べて、「インド太平洋」構想の進捗状況が遅れているという問題がある。「一带一路」構想では、6大経済回廊などメガプロジェクトが立ち上げられており、それ以外にもエネルギーや交通分野などで多くのインフラ・プロジェクトが進行中である。それに比べてインド太平洋地域では、どのようなインフラ投資を行って地域の連結性を高めていくのか、明確な行動計画ができていないのが現状である。

「インド太平洋」構想を単なる理念に終わらせないためには、それを具体化し、実効性のあるものにしていく必要がある。つまり、この構想に経済的な実体を持たせていくことが重要だ。経済的な実体をもたせるためのアクションとしては、インフラの連結性の強化、貿易・投資の拡大、インフラ融資の増強が挙げられる。

まずインフラ連結性の強化においては、エネルギー分野でのインフラ整備が進む可能性がある。たとえば、アジアにおける液化天然ガス（LNG）の需要拡大を踏まえ、日米や日豪が資金・技術を提供して、東南アジアなどでLNG受け入れ基地を建設・整備し、そこに米国産や豪州産のLNGを輸出するのである。事業中断や自然災害などに備える保険を準備するなどして、企業が投資しやすい環境を整えるのである。こうしたインド太平洋地域におけるエネルギー協力は極めて重要なものであるが、これ以外に具体的な事業案件のパイプラインはあまり進んでいない。

貿易・投資の拡大については、米国がTPPなど多国間主義から後退し、米国第一主義の下で保護主義的な傾向を強めていることから、インド太平洋地域において、米国を含んだかたちで自由で開放的な貿易・投資の枠組みを強化していくことが困難な状況になりつつある。そのため、日本は米国以外の豪印とASEANを中心に、この地域で自由で開かれた貿易・投資の枠組みを積極的に作っていく必要がある。その中で経済規模が最大のリーダー国として、日本に期待される役割は大きい。

インフラ融資の増強は、期待されるアクションの中で最も進展しているものであり、公的資金の供給の枠組みが整いつつある。たとえば、米国は既存の海外民間投資公社（OPIC：Overseas Private Investment Corporation）と国際開発庁（USAID：United States Agency for International Development）の機能の一部を集約して新たな政府系金融機関である米国国際開発金融公社（USIDFC：U.S. International Development Finance Corporation）を設立し、新組織に約600億ドルの資金権限を与えることになっている²⁵。日本は17年から5年間で2,000

億ドル（年平均400億ドル）に上る資金支援を行い、国際協力機構（JICA）、国際協力銀行（JBIC）、日本貿易保険（NEXI）を動員して民間資金を引き寄せる考えだ。豪州は外務貿易省と輸出信用機関による資金融資や貿易保険を通じて民間資金を呼び込もうとしている。それでも中国が「一帯一路」を通じて供給している年間1,200億ドル規模の金額と比べるとまだ少ない。インフラ融資の方法や金額も含めて、どのように資金規模を拡大させていくのかさらに知恵を絞る必要があるだろう。

「インド太平洋」構想の経済的な実体化

「自由で開かれたインド太平洋」構想に経済的な実体を持たせていくためには、インフラの連結性の強化、貿易・投資の拡大、インフラ融資の増強の面でのさらなる具体化が必要不可欠である。

第一に、インフラの連結性については、インド太平洋地域を質の高い交通、エネルギー、デジタルのインフラで連結していくことが挙げられる。アジアには、大メコン河流域（GMS）開発、南アジア地域経済協力（SASEC）、ベンガル湾多分野技術経済協力イニシアチブ（BIMSTEC：Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation）、中央アジア地域経済協力（CAREC）など、様々なサブ地域レベルの多国間協力メカニズムがある。こうしたサブ地域内で国と国との間の連結性プログラムを強化するだけでなく、複数のサブ地域を相互に連結していくという発想が重要だろう。そのためには、インド太平洋地域全体でどのようなクロスボーダー・インフラが必要なのか、各サブ地域内でどのようなインフラの構築を進めるべきか、そして複数のサブ地域をどのようなインフラで連結していくべきか、といった点について多国間で協議するためのフォーラムをつくることを考えてみるべきだろう。

ADB-ADB I（2009）は、これらのサブ地域を超えるアジア全域において、クロスボーダーインフラ・プロジェクトを調整する機関として「インフラ投資フォーラム」の設立を提唱している。このフォーラムは、関係する国際機関（国際通貨基金〔IMF〕、世界銀行、ADB、欧州復興開発銀行〔EBRD〕、イスラム開発銀行〔IsDB〕、AIIBなど）や二国間機関と連携しつつ、アジア広域的な見地から優先すべきインフラ事業やファイナンス方式を特定し、それに沿ってサブ地域・国別の優先プロジェクトを特定し、プロジェクトを管理し評価するシステムをつくっていく役割を担うものである。こうしたインフラ投資フォーラムをインド太平洋地域でつくっていくのである。

サブ地域とサブ地域をつなげる具体的なプロジェクトとして、インドを含む南アジア地域（SASEC）とメコン地域（GMS）を東西につなげることから始めてみるのが有益だろう。

う。あるいは、中央アジア（CAREC）と南アジア（SASEC）を連結させることも展望すべきだろう。

第二に、貿易・投資の拡大については、東アジアのサプライチェーンをインド太平洋地域に拡大させて、自由で大きく開かれた貿易・投資圏をつくっていくことを目指すべきだろう。そのためにはまず、「インド太平洋」構想の中核諸国である日豪印やASEAN諸国が参加する東アジア地域包括的経済連携（RCEP）協定の交渉をなるべく早期にまとめることが必要だ。RCEPは中国を含むことから、その協定発効は包摂的な「インド太平洋」構想を実現させていく上でも望ましい。次いで、RCEPに他のインド太平洋諸国（バングラデシュやスリランカなど）を引き込んで、拡大RCEPとして貿易・投資圏を広げていくことを検討していくべきだ。日本はそうした諸国とも積極的にEPA交渉を行い、拡大RCEPの後押しをすべきだろう。さらにその中で準備の整った国から、TPP11への加盟を促していくことも有用だ。そして米国がTPPに復帰し、中国もTPPに参加することになれば、アジア太平洋地域自由貿易圏（FTAAP）が視野に入ることになり、「一带一路」構想と「自由で開かれたインド太平洋」構想も融合の可能性が高まろう。そのためには、言うまでもなくインドをアジア太平洋経済協力（APEC）のメンバーとして迎えるべきだ。

第三に、インフラ融資については、日米豪の政府系金融機関が民間部門のインフラ事業に融資や保証等を行う枠組みが出来つつある。しかしそれだけでは不十分だろう。世界銀行、ADB、EBRDなどの国際開発金融機関に積極的に関与するよう促すべきだ。また、新アジア戦略をつくったEUの連結性原則は日本の「質」の高いインフラの考え方と極めて近いことから、インド太平洋地域でのEUのインフラ向け単独融資や日-EUのインフラ協力を促していくことも重要だ。さらに、インドが独自の開発銀行を設立して国内外のインフラ融資に積極的に関与していくことも有意義だ。ただ、これらの公的機関の資金だけでは不十分なので、民間資金を動員していく官民連携（PPP）の枠組みをさらに強化していくべきだろう。

このように「自由で開かれたアジア太平洋」構想に経済的な実体をもたせていくことで、その構想を実効性のあるものにし、かつそのことで「一带一路」構想の改善を促すことができるように思われる。ただ、それを大きく進めるためには、米国がTPPなど多国間の貿易・投資の枠組みに復帰し、「自由で開かれたインド太平洋」構想により深くコミットすることが望ましい。

3. まとめ

「一带一路」構想は、経済的・金融的に台頭する中国の主要な外交戦略である。それは、中国が主導して、インフラや貿易・投資を通じてユーラシア地域（さらにはサブサハラ・アフリカや中南米地域）に広大な経済圏を築こうとするもので、国際経済・政治・地政学的に大きな意義をもつ。中国がこの構想の下で、全ての参加国・域外国にとって有益な国際公共財を提供していくのであれば、国際社会としても評価すべきだろう。実際、同構想は、インフラ需要の高い域内の新興・発展途上諸国に歓迎されており、中国に期待される役割は大きい。

しかし「一带一路」構想は、多くの課題に面している。米国は「一带一路」が中国自身の地政学的・軍事的な影響力拡大のための手段として用いられているとし、EU はそれが欧州の分断を招いており、かつ経済・社会・環境・財政面で維持可能なかたちで運営されていないとしている。両者ともに、「一带一路」向けの融資が借り入れ国の債務の返済可能性を無視するかたちで拡大していると懸念を表明している。実際、「一带一路」参加国の中には、対中債務の累積を懸念してプロジェクトの縮小をめざす国も現れている。

中国はこうした課題に真摯に対応し、「一带一路」構想が国際公共財の提供につながるよう努力すべきだ。「一带一路」事業が経済的な合理性をもち、開放的で透明性の高いものとして、そして参加国の財政・債務の健全性を保つものとして、多国間的に運営されることが重要だ。その点、AIIB はこれまでのところ予想以上の成果を上げており、経済性、環境・社会基準、債務問題の重視、多国間による意思決定など「一带一路」構想の改善のための示唆となる。

その一方、日本は「質」の高いインフラ支援を重視しつつ、「自由で開かれたインド太平洋」戦略（ないし構想）を提唱してきた。この戦略・構想は、アフリカからインド洋、太平洋にまたがる広大な地域に、法の支配や「質」の高いインフラ、自由貿易を基本とした国際秩序を維持・強化することを目的としている。今や日米豪印が「インド太平洋」構想の中核国になっており、ASEAN も賛同しつつある。しかし、「一带一路」構想と比べて「インド太平洋」構想の進捗は遅れており、そこに経済的な実体を与えていくことが課題になっている。とくに、ASEAN 域内の連結性や南アジアとメコン地域の間の連結性を強化し、インド太平洋地域の貿易・投資を活性化することが必要だ。RCEP 交渉の早期妥結、TPP11 加盟国の拡大、インドの APEC への加入など多くのアジェンダが残されている。

「自由で開かれたインド太平洋」構想はもともと「一带一路」構想に対抗するかたちで提唱されたものとみなされるが、日本政府は、この両者の連携を模索してきた。日本と中国の企業が第三国で国際ルールに基づき共同事業を進め、お互いの比較優位に基づく相

乗効果を生み出すことで、「一带一路」プロジェクトの質の向上が期待でき、同時に「インド太平洋」構想の進展にも貢献しよう。そのことが、中国に対して、国際的な標準・ルールに従った行動をとるよう促していくことにつながり、「インド太平洋」構想と「一带一路」構想の融合に進む可能性が生まれよう。

【参考文献】

- 石川幸一「一带一路の地政学：一带一路を歓迎する国と批判する国」、『運輸と経済』、第78巻、第12号（2018年12月）、109-115頁。
- 外務省、財務省、経済産業省、国土交通省「質の高いインフラパートナーシップ～アジアの未来への投資～」、2015年5月21日。
https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/doukou/page18_000075.html
- 神谷万丈「『競争戦略』のための『協力戦略』—日本の『自由で開かれたインド太平洋』戦略（構想）の複合的構造—」、『Security Studies 安全保障研究』第1巻第2号（2019年4月）、47-64頁。
- 河合正弘「中国の『一带一路』構想とは何か」、科学技術振興機構（JST）『中国「一带一路」構想—および交通インフラ計画について』（2016年）、1-10頁。
- 河合正弘「『一带一路』からユーラシア新秩序へ」、進藤榮一・周瑋生・一带一路日本研究センター編『一带一路からユーラシア新世紀の道』（日本評論社、2018年）、10-19頁。
- 河合正弘「『一带一路』構想とAIIBの役割（2016-2018年）」、『運輸と経済』、第78巻、第12号（2018年12月）、49-57頁。
- 河合正弘「AIIBは中国にとってどのような意味をもつか?」、羽場久美子編『21世紀、大転換期の国際社会：いま何が起きているのか?』（法律文化社、2019年1月）、78-96頁。
- 国家発展改革委員会・外交部・商務部「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」2015年3月（中華人民共和国日本大使館訳）。
www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1250235.htm
- 国立研究開発法人・科学技術振興機構（JST）・中国総合研究交流センター『中国「一带一路」構想—および交通インフラ計画について』2016年。
- 主要先進7か国首脳会議（G7）「質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則」、2016年5月27日。
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000160310.pdf>
- 田中素香「ヨーロッパは『一带一路』をこう見ている」、『運輸と経済』、第78巻、第12号（2018年12月）、151-156頁。
- Asian Development Bank (ADB). *Meeting Asia's Infrastructure Needs* (2017). Manila: Asian Development Bank.
<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>
- Asian Development Bank (ADB) – Asian Development Bank Institute (ADBI). *Infrastructure for a Seamless Asia* (2009). Tokyo: Asian Development Bank Institute.
<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159348/adbi-infrastructure-seamless-asia.pdf>
- European Commission and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. “Connecting Europe and Asia : The EU Strategy.” Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank, 19 September 2018.
https://eeas.europa.eu/delegations/japan/50699/node/50699_ja
- European Commission and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. “EU-China—A Strategic Outlook.” Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council, 12 March 2019.
https://ec.europa.eu/commission/publications/eu-china-strategic-outlook-commission-contribution-european-council-21-22-march-2019_en
- Heide, Dana, Till Hoppe, Stephan Scheuer, and Klaus Stratmann. "EU Ambassadors Band together against Silk Road." *Handelsblatt*, 17 April 2018.

- <https://www.handelsblatt.com/today/politics/china-first-eu-ambassadors-band-together-against-silk-road/23581860.html>
- Hillman, Jonathan “China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later.” Written testimony for the U.S.-China Economic and Security Review Commission (January 25, 2018). Washington, DC: Center for Strategic and International Studies.
<https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later/>
- Hurley, John, Scott Morris, and Gailyn Portelance. “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective.” *CGD Policy Paper* 121 (March 2018). Washington, DC: Center for Global Development.
<https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-a-policy-perspective>
- International Monetary Fund. 2018. “Sri Lanka: 2018 Article IV Consultation and the Fourth Review Under the Extended Arrangement Under the Extended Fund Facility-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Sri Lanka.” 20 June 2018.
<https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2018/06/19/Sri-Lanka-2018-Article-IV-Consultation-and-the-Fourth-Review-Under-the-Extended-Arrangement-45997>
- Lowy Institute for International Policy, “Chinese Aid in the Pacific, 2016.” 2019.
<https://www.lowyinstitute.org/chinese-aid-map/>
- Pence, Mike. “Remarks by Vice President Pence on the Administration’s Policy toward China.” *Foreign Policy* (October 4, 2018), Washington, DC: Hudson Institute.
<https://www.hudson.org/events/1610-vice-president-mike-pence-s-remarks-on-the-administration-s-policy-towards-china102018>
- U.S.—China Economic and Security Review Commission, 2018 Report to Congress, November 2018.
https://www.uscc.gov/Annual_Reports/2018-annual-report

—注—

- 1 「一帯一路」についての中国の専門家の考え方は、国立研究開発法人・科学技術振興機構（JST）・中国総合研究交流センター（現在の中国総合研究・さくらサイエンスセンター）（2016年）の各章で展開されている。最近の展開については、『運輸と経済』第78巻、第12号（2018年12月）の特集号を参照されたい。
- 2 国際フォーラムに参加した29の首脳級は以下の国からである。アルゼンチン、ベラルーシ、カンボジア、チリ、チェコ、エチオピア、フィジー、ギリシャ、ハンガリー、インドネシア、イタリア、カザフスタン、ケニア、キルギス、ラオス、マレーシア、モンゴル、ミャンマー、パキスタン、フィリピン、ポーランド、ロシア、セルビア、スペイン、スリランカ、スイス、トルコ、ウズベキスタン、ベトナム。
- 3 国家発展改革委員会・外交部・商務部（2015年）。www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1250235.htm
- 4 ただし、インドは「一帯一路」構想に賛意を表明しておらず、バングラー中国—インド—ミャンマー経済回廊がどこまで進められるのか明らかでない。その一方で、インドはアジアインフラ投資銀行（AIIB）に加盟しており、AIIBから最大規模の融資を受けている。
- 5 ADB—ADB Iの報告書『シームレスなアジアのためのインフラ』（ADB—ADB I, 2009）では、2010—20年の期間におけるアジアの発展途上国でのインフラ・ニーズは総額8兆ドル、年間7,500億ドルと予測されたが、ADBによる2017年の予測額はこの2倍以上になる。インフラ・ニーズの予測額が増加した主な要因として、①アジア地域の経済成長が引き続き高いと見込まれ、さらなるインフラ需要が生じていること、②対象となるアジアの開発途上国・地域が2009年の報告での32カ国から45カ国に増えたこと、③2009年の報告では2008年価格で計算されていたのに対し、2017年の報告では2015年価格が使用されていること、④2009年の報告で考慮されていなかった気候変動関連投資の見積もりを含めたこと、が挙げられる。
- 6 公的に認知された「一帯一路」参加国のリストは存在しないが、国家発展改革委員会直轄の政府系シンクタンクである中国国家情報センター（国家信息中心）は、そのポータル「中国一帯一路網」で「一帯一路」に関わっている国のリストを公表している。当初は、香港貿易発展局（Hong Kong Trade Development Council）が「一帯一路」沿線国として65カ国をリストアップしていたが、これら65カ国は「一帯一路」参加国としては限られたものだった。なぜなら、中国政府の『ビジョンと行

- 動』(2015年3月)によれば、「海上シルクロード」は南太平洋も含むとされているが、当初の65か国のリストは南大洋州の島嶼諸国を含んでいなかったからである。直近(2019年3月)の中国国家情報センターのポータルでは、「一带一路」参加国として、オセアニア・南太平洋、サブサハラ・アフリカ、中南米・カリブ海地域を含む130か国(中国を除く)がリストアップされている。
- 7 「一带一路」事業が胎動する以前の2005-13年の期間については、現時点の「一带一路」参加国と同じ国が「一带一路」地域に属するものとして計算した。
- 8 USCCは当初、米中安全保障調査委員会(U.S.-China Security Review Commission)として出発したが、米中経済安全保障調査委員会(U.S.-China Economic and Security Review Commission)へと改称した。USCCは16年の年次報告書で、米議会に対して、中国国有企業による米企業の買収を禁止するよう助言しており、米議会はこれを受けて、18年8月には「2019年度国防権限法」を成立させ、「対米外国投資委員会」(CFIUS)の権限強化を盛り込んだ。USCCに関するより詳細な情報は以下のウェブサイトを参照のこと：<http://www.uscc.gov/about/facts.php/>
- 9 より具体的に、「一带一路」の隠された戦略的な目的として、以下の点が挙げられている：①世界中で中国が港湾インフラなど戦略的なアクセスポイントを構築すること、②パイプラインやエネルギー・プロジェクト網で中国のエネルギー安全保障を確保すること、③イスラム原理主義やテロリズムに抗して、国内・地域内の安全と安定を拡大させること、④他国に対する影響力を高め、米国の影響力を低下させること。
- 10 2017年版の「国家安全保障戦略」と2018年版の「国家防衛戦略」はそれぞれ以下のリンクを参照のこと：<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>;
<https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2018-National-Defense-Strategy-Summary.pdf>
- 11 「16+1」に参加しているEU加盟国は、ブルガリア、クロアチア、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、ポーランド、ルーマニア、スロバキア、スロベニアの11か国である。他に、EU加盟候補国としてアルバニア、北マケドニア、モンテネグロ、セルビアの4か国が、EU潜在的加盟候補国としてボスニア・ヘルツェゴビナが、「16+1」の枠組みに参加している。また、オブザーバー資格でオーストリア、ベラルーシ、ギリシャ、モルドバ、スイス、ウクライナ、EU、欧州復興開発銀行(EBRD)が参加している。19年4月にギリシャの正式加入が決まり、20年からは「17+1」になる予定だ。
- 12 Heide, Hoppe, Scheuer, and Stratmann (2018)を参照のこと。
- 13 EUの中核国の一つであるイタリアは19年3月、主要先進7か国(G7)で初めて「一带一路」を巡る覚書に署名した。EUでは、債務危機に陥ったギリシャとポルトガルに加え、中国との「16+1」の枠組みに参加しているEU加盟11か国の計13か国が中国と「一带一路」の覚書を交わしており、イタリアで14か国目となる。しかし、中核国のドイツやフランスなどは(イギリスと共に)距離を置き、スペインも「一带一路」への参加を提案されたが、EUのアジア戦略に足並みをそろえるために断ったといわれる。EUは「全加盟国はEUの結束を尊重する責任がある」としているが、近年ではハンガリーやギリシャが南シナ海の仲裁裁判所の判決をめぐる問題で親中の立場をとっているため、EUとして統一的な立場を打ち出せないでいる。二つのポピュリスト政党によるイタリアの連立政権は、EUの方針に反発し、景気後退局面にある中、中国マネーを呼び込むことで経済再建のテコにする考えだ。
- 14 またそれと引き換えに中国側は、2017年12月から18年6月の期間にわたり、スリランカ政府に11億ドル支払うとした(IMF 2018, p. 24)。
- 15 Hurley, Morris, and Portelance (2018)は、当初挙げられていた65沿線国に、ジブチ、エチオピア、ケニア、韓国の4か国を加えた69か国を検討した。
- 16 パリクラブとは、主要な債権国政府と債務国政府が二国間の公的債務の再編協議を行う非公式会合である。パリクラブにおける債務再編には、おもに債務繰延(リスケジュール)と債務削減の2つがあり、債権国間の負担の公平性の確保などについて協議が行われる。
- 17 首相官邸「第23回国際交流会議『アジアの未来』晩餐会 安倍内閣総理大臣スピーチ」(2017年6月5日)。https://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/statement/2017/0605speech.html
- 18 首相官邸「TICAD VI(第6回アフリカ開発会議)開会セッション 安倍総理基調演説」、2016年8月27日。https://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/statement/2016/0827opening.html
- 19 「自由と繁栄の弧」は、第1次安倍内閣(2006-07年)の基本的な国際戦略だった。それは、「北欧諸国から始まって、バルト諸国、中・東欧、中央アジア・コーカサス、中東、インド亜大陸、さらに東南アジアを通して北東アジアにつながる地域」において、「普遍的価値」(自由主義、民主主義、基本的人権、法の支配、市場経済)を根付かせ、地域の政治・経済の安定を実現して平和を構築しようとする試みだとされた。そのために、先進諸国と域内の民主主義・市場経済体制の国々と連帯を強めるべきとし、特に米国、オーストラリア、インドなどとの関係を強化しようとした。

- 20 安倍首相が「一帯一路」構想に対して積極的な方向に転換した背景として、3点挙げることができ
る。第一に、17年は日中国交正常化45周年、18年は日中平和友好条約締結40周年に当たったこと
が挙げられる。日本側はこの機に、日中関係を積極的に推進する観点から、経済協力を進めようとし
たと考えられる。第二は、北朝鮮の核・ミサイル開発に対処するために、日本として、中国との良好
な二国間関係の構築が必要だと考えたことが挙げられる。第三は、日本の経済界が「一帯一路」構想
にビジネス上の関心を寄せていたことが挙げられる。実際、第三国で日中企業による共同事業の可能
性が高まり、日本政府としてもそれを後押しする立場を示そうとしたといえる。
- 21 その目的で日中間で覚書が取り交わされた。その内容は以下に示されている。
https://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/c_m1/cn/page4_003987.html
- 22 http://www.jsim.or.jp/member/all_somu/kanji056/03.pdf
- 23 首相官邸「日中第三国市場協力フォーラム 安倍総理スピーチ」、2018年10月26日。
https://www.kantei.go.jp/jp/98_abe/statement/2018/1026daisangoku.html
- 24 また、既存の国際機関は、加盟国の経済力の変化を反映して発言権を調整していかなくては正当性を
問われることになる。2010年に決定されたIMF改革は、米国議会による国内承認手続きが遅れて、
ようやく16年になって実現したが、次回のクォータと議決権の改革が始まろうとしている。ADBも
出資比率や議決権の見直しを始めるべきだろう。
- 25 2018年10月3日、米国の海外インフラ投資の枠組みを支援・強化するための法案 "The Better
Utilization of Investments Leading to Development (BUILD) Act of 2018" (以下「2018年 BUILD 法」) が
上院で承認された。この法案成立によって、国際開発支援を行う海外民間投資公社 (OPIC) と国務
省傘下の国際開発庁 (USAID) の一部機能が集約され、新たな政府系金融機関である米国際開発金
融公社 (USIDFC) が誕生し、新組織には約600億^{ドル}の開発融資を行う権限が付与されることになっ
ている。