

本論文は

# 世界経済評論 2016年3/4月号

(2016年3月発行)

掲載の記事です



## 世界経済評論 定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料  
OFF

富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

定期購読  
期間中

デジタル版バックナンバー 読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。  
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp  
雑誌のオンライン書店

# 中国の周辺外交の軸としての 「一帯一路」構想 —「中国版マーシャル・プラン」に向けて

野村資本市場研究所シニアフェロー 関 志雄

かんしゆう 1957年生まれ。香港出身。香港中文大学経済学科、東京大学大学院経済学研究科博士課程修了。経済学博士。香港上海銀行本社経済調査部エコノミスト、野村総合研究所上席エコノミスト、経済産業研究所上席研究員等を経て、現職。最近著：「中国「新常态」の経済」（2015、日本経済新聞出版社）

「一帯一路」構想は、中国が世界経済の中心的地位を占めていた古代シルクロードの再現を意識しながら、アジア、ヨーロッパ、アフリカ大陸に跨がる一大経済圏の構築を目指すものである。「政策面の意思疎通」、「インフラの連結」、「貿易の円滑化」、「資金の融通」、「民心の意思疎通」の五つの分野での協力を進める。「一帯一路」における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などの設立が、中国の主導で進められている。この一連の取り組みは、一部のメディアでは「中国版マーシャル・プラン」と呼ばれている。

「一帯一路」構想は、中国にとって、①更なる改革開放のために、②アジアにおける地域協力のために、そして、③世界の平和と発展のために必要である上、中国企業に多くのビジネスチャンスをもたらすだろう。特に、建設、交通・運輸、エネルギー、貿易と観光産業が最もその恩恵を受けるとされる。その一方で、その実現に向けて、①域内外の大国の支持を得ることが困難である、②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、経済統合の求心力が弱い、③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、そして、④投資に伴うリスクが高いことなど、乗り越えなければならない課題も多い。

## はじめに

中国は、2013年以降、周辺外交の軸として、また新しい対外開放戦略の一環として、「シルクロード経済ベルト」（中国語は「絲綢之路经济带」）と「21世紀海上シルクロード」（中国語は「21世紀海上絲綢之路」）からなる「一帯一路」という構想を進めている。2015年2月1日に、張高麗副首相の主宰で「『一帯一路』建設工作会議」が開かれたことに続き、同年3月28日に国家発展改革委員会、外交部、商務

部が「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードを推進し、共に構築する構想と行動」（以下、「構想と行動」）を発表したことに象徴されるように、同構想は実施の段階に移っている。

「一帯一路」における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、（BRICSの5カ国が主体となる）新開発銀行、上海協力機構開発銀行などの設立が、中国の主導で進められている。この一連の取り組みは、戦後米国が西欧諸国を対象に実施したマーシャル・プランを思わせるも

のであり、一部のメディアでは「中国版マースシャル・プラン」と呼ばれている。

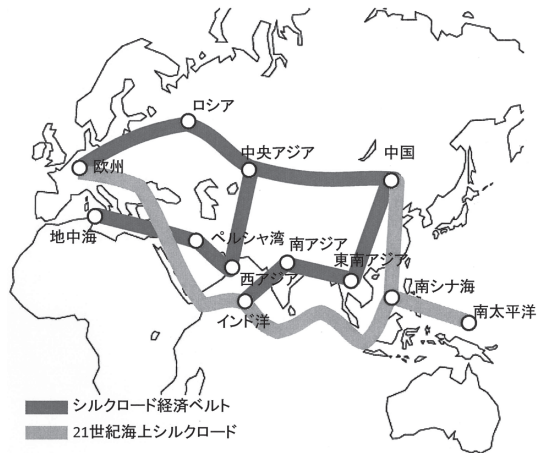
## I 「一帯一路」構想とは

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て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, 2013a)。

続いて、同年10月に、インドネシアの国会で演説した際、中国は、アセアン諸国との海上協力を強化し、中国政府が設立した中国-アセアン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(習近平, 2013b)。

両者を合わせた「一帯一路」構想は、中国が世界経済の中心的地位を占めていた古代シルクロードの再現を意識しながら、アジア、ヨーロッパ、アフリカ大陸に跨がる一大経済圏の構築を目指すものである(図)。そのうち、シルクロード経済ベルトは、①中国から中央アジア、ロシアを経て、ヨーロッパに至る、②中国から中央アジア、西アジアを経てペルシア湾、地中海に至る、③中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至るとい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中国の沿海の港から南シナ海を経てインド洋やヨーロッパに至る、②中国の沿海の港から南シナ海を経て南太平洋に至るという二つのルートからなる。「政策面の意思疎通」、道路をはじめとする「インフラの連結」、貿易の円滑

図 「一帯一路」の地理的範囲



(出所) 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を推進し共に構築する構想と行動」(2015年3月28日発表)に基づき野村資本市場研究所作成。

化」、「資金の融通」、「民心の意思疎通」の五つの分野での協力を進める。

## II 「一帯一路」構想の狙い

「一帯一路」構想の中国にとっての戦略的意義について、張業遂・外交部副部長は、次のように述べている(張業遂, 2014)。

まず、さら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、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、東部と中西部の格差問題である。中西部が飛躍的な発展を遂げるには、東部からの生産能力の移転を加速させ、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。「一帯一路」構想はまさにその一環である。

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、交通インフラがつながっていないことが地域間協力の障害となっている。その上、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」構想は、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」構想は、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できる、という。

一方、「一帯一路」構想の推進は、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。

まず、建設業、設備製造業、建築材料業（鉄鋼、セメント）といったインフラ建設関連の産業である。「一帯一路」沿い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。「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、交通と運輸の関連産業である。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、例えば、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である。安定した石油・天然ガスの輸入ルートを確認することは「一帯一路」構想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おり、その輸入は主にマラッカ海峡を経由する海上輸送に頼っている。リスク分散のために、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生かされる形で、観光業も大いに盛り上がるだろう。

### Ⅲ 構想から実施へ

「一帯一路」構想を推進するために、習近平国家主席と李克強首相は、積極的に関係国を訪問し、支持を呼びかけている。すでに約60の対象国に加え、アセアン、EU、アラブ連盟など多くの国際組織が支持を表明している。そして、中国はカザフスタン、カタールなどの国と協力覚書を締結した（上海証券報、2015）。

すでに多くのプロジェクトが動き出している。まず、対象国は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）を筆頭に、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、さまざまな物流センターが建設され、自由貿易区も続々と設置されている。そして、インフラ整備を資金面から支援するため、2014年12月に、中国は外貨準備などを使って、中国人民銀行が管轄するシルクロード基金を設立した。その資本金は当初100億ドルからスタートし、最終的には400億ドルになる見込みである。2015年4月に決定された総額16億5,000万ドルに上るパキスタンの水力発電所への投資が、その第一号の案件となった。

また、2015年3月に開催された第12期全人代第3回会議における「政府活動報告」において、李克強首相は『「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」という政府の方針を示している。その後発表された「構想と行動」では、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んでいる。

そして、習近平国家主席は2015年4月にパキスタンを訪問した際、「一帯一路」構想の一環として、中国がパキスタンに対してエネルギーとインフラ開発で総額460億ドル規模の支援を実施することを約束した。その中で、アラビア海に面するパキスタン南西部のグワダル港と中国西端の新疆ウイグル自治区を道路や鉄道、石油パイプラインなどで結ぶ「経済回廊」が最も重要な投資対象となる。

### Ⅳ 金融支援を組み合わせた「中国版マーシャル・プラン」

「一帯一路」構想を推進するために、中国はシルクロード基金を設立することに加え、自らの主導で新開発銀行（New Development Bank：NDB）やアジアインフラ投資銀行（Asian Infrastructure Investment Bank：AIIB）など、新しい国際開発金融機関の設立を進めている。この一連の取り組みは、一部のメディアでは「中国版マーシャル・プラン」と呼ばれている。

2008年9月のリーマン・ショックを受けて、マーシャル・プランに匹敵する途上国への新し

い援助計画の必要性を巡って、多くの提案がなされてきた。

まず、世界銀行の林毅夫・チーフエコノミスト（当時）は、2009年2月9日にワシントンにあるピーターソン国際経済研究所での講演で、景気浮揚と世界的な金融危機の影響緩和のため、第2次世界大戦で被災した欧州の復興支援策マーシャル・プランをモデルに、発展途上国向けに先進国がGDPの1%相当の資金を拠出し、世界銀行が運営する基金を創設することを提案した（Lin, 2009）。これにより、途上国がインフラ関連投資から生まれる利益を享受できる一方で、世界経済を大きく押し上げる効果も期待できるとした。もっとも、同提案では資金の提供者として、中国ではなく、先進国が想定されていた。

続いて、中国の全国政治協商会議委員で元国家税務総局副局長の許善達氏は、2009年3月に、中国が主導する「中国版マーシャル・プラン」の必要性を初めて訴えた（許善達, 2009）。その具体的内容は、2009年7月に開催された全国政治協商会議専門会議において明らかになった（中国新聞網, 2009）。その中で、許氏は、中国が5,000億ドルを拠出して基金を設立し、発展途上国のインフラ建設を支援するため、これらの国に資金を提供することを提案した。5,000億ドルは大規模とはいえないが、人民元の国際化を後押しし、巨額に上る外貨準備高を減らし、中長期にわたるドル安というリスクを軽減することができるとして、「貸付リスクの国家による負担」、「企業の過剰生産能力の解消」、「人民元の国際化」という三位一体がこの計画の核心だとも説明した。

かつて、マーシャル・プランは、西欧諸国の戦後の復興に大きく貢献をする一方で、米国企

業には巨大な欧州市場を提供した。「一帯一路」構想を中心とする「中国版マーシャル・プラン」も、中国と周辺諸国とのウィン・ウィン関係の発展につながると期待される。

「一帯一路」構想の提出は、まさに「中国版マーシャル・プラン」の実施に向けた大きな一歩であり、それを支える金融面の制度づくりも着々と進んでいる。

まず、2014年7月15日に、中国、ブラジル、ロシア、インド、南アフリカの新興5カ国（BRICS）はブラジルのフォルタレザで開催された首脳会談で、NDBと外貨準備基金の創設に関する合意文書に調印した。NDBの資本金は当初500億ドルで、5カ国が均等に出資し、最終的には1,000億ドル規模への拡大を目指す。本部は上海に置く。初代総裁はインドから出すが、今後、BRICS各国が順番で担当することになっている。外貨準備基金の資金規模は1,000億ドルで、中国が410億ドル、インド、ロシア、ブラジルがそれぞれ180億ドル、南アフリカが50億ドルを拠出する。NDBと外貨準備基金の関係は、世界銀行とIMFの関係に似たようなものになると考えられる。2015年7月7日に開催されたNDBの第1回総会において、初代総裁にインドの民間銀行元会長K.V. カマート氏が就任し、7月21日には、上海で開業式典が行われた。

次に、習近平国家主席が2013年10月に東南アジア歴訪中に提唱したAIIBは、2014年10月24日に、中国、インド、シンガポールをはじめとする21カ国の代表が北京で設立に関する覚書に調印した。その後、イギリス、フランス、ドイツ、イタリアなども加わり、2015年4月15日に創設メンバーの57カ国が確定された。その中には、アジア太平洋の21カ国に加

え、旧ソ連の7カ国、中東の9カ国、ヨーロッパの17カ国、米州の1カ国、アフリカの2カ国が含まれているが、米国と日本は入っていない。AIIBの資本金は1,000億ドルで、中国は出資金が298億ドルと、重要事項を決定する際に事実上「拒否権」を持つ最大の出資国となった。AIIBの本部は北京に置かれ、2016年1月の設立総会を経て、初代総裁には中国の元財政次官である金立群氏が就任した。

そして、上海協力機構開発銀行、上海協力機構発展基金の設立も検討されている。

これらの国際開発金融機関の支援対象は、地理的に広範囲にわたるが、いずれにおいても「一帯一路」が重点地域になるに違いない。これらによって提供される資金が呼び水となって、より多くの民間資本もこの地域に投資することが期待される。

## V 「一帯一路」構想の実現に向けての課題

「一帯一路」構想は、実現に向けて順調に進んでいるように見えるが、まだ乗り越えなければならない課題が多く残っている。

まず、NDBとAIIBを中心とする金融支援の仕組みが、期待されている効果を上げられるかどうかは疑問が残る。NDBに関して、政治・経済状況が大きく異なるBRICS 5カ国が一緒に協力し合うことは決して容易ではない。一方、AIIBに関しては、圧倒的な力を持つ中国がその立場を利用し、もっぱら自国の利益を追求することがないかが懸念される。

また、域内外の大国の支持を得ることが困難

である。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。

さらに、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、経済統合の求心力が弱い。各国が実施している高関税も、国境を越える貿易の妨げとなっている。

そして、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。特に南シナ海と、中印の国境地域において、緊張が続いている。

最後に、投資に伴うリスクが高い。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。

これらの課題を克服することは、「一帯一路」構想、ひいては「中国版マーシャル・プラン」が成功するための前提条件とならう。

### 【参考文献】

- 許善達 (2009) 「中国版『マーシャル・プラン』の推進を通じて外需を盛り上げよう」『人民政協網』3月6日。
- 上海証券報 (2015) 「『一帯一路』は60カ国の参与を得、戦略計画を数カ国語で発表予定」『上海証券報』1月23日。
- 習近平 (2013a) 「共に『シルクロード経済ベルト』を建設しよう」カザフスタンのナザルバエフ大学での演説、9月7日。
- 習近平 (2013b) 「共に『21世紀海上シルクロード』を建設しよう」インドネシアの国会での演説、10月3日
- 中国新聞網 (2009) 「全国政治協商会議委員が輸出拡大策として中国版『マーシャル・プラン』を提案」7月13日。
- 張業遂 (2014) 「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』第4期。
- Lin, Justin (2009) "The Causes and Impact of the Global Financial Crisis: Implications for Developing Countries," *Event Summary*, The Peterson Institute for International Economics, February 9.