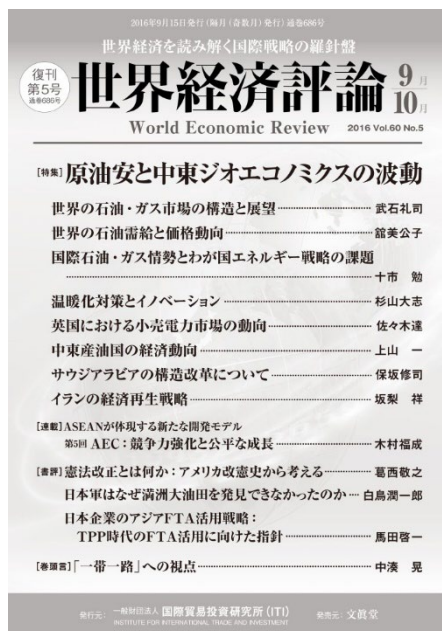


本論文は

世界経済評論 2016年9/10月号

(2016年9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



定期購読
期間中

富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

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

雑誌のオンライン販売

「一帯一路」への視点

株式会社三井物産戦略研究所特別顧問 中湊 晃

「2000年以上前に、ユーラシア大陸の勤勉で勇敢な人々は、非凡な大文明同士をつなぐ、貿易と文化交流の道を切り開いた」。この歴史小説のような一節は、実は中国の政府文書である「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」の書き出しである。習近平国家主席が2013年秋に提唱した「一帯一路（One Belt One Road）」構想は、アジア、欧州、アフリカに跨るかつてのシルクロード沿線国を包括する、60か国、40億人以上の大共同圏建設を目指すものであり、沿線国との間で「政策の協調」、「インフラの連結」、「貿易の円滑化」、「資金の融通」、「民心の通じ合い」の協力を進めるとしている。

一帯一路については、中国の地政学的野心を隠すための方便、中国の過剰生産設備から生み出される工業製品の輸出戦略に過ぎないといった批判が日本で語られることが多い。だが気が付くと、既に34か国が一帯一路に関する中国との協力協定に調印し、4月にはESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）もMOU（了解覚書）を交わした。金融面で構想を支えるアジアインフラ投資銀行（AIIB）も57か国が参加し2015年末に発足、既に世銀やアジア開発銀行との協調融資を含め4案件を発表し動き出している。

「沿線国」はどう見ているのか。中央アジア諸国は、上海協力機構のメンバーとして中国との政治的関係が良好であり、欧州とつながる鉄道輸送力強化などインフラ支援に大きな期待を寄せている。東南

アジア諸国は、期待しながらも一定の警戒感を持ち対応している。一帯一路支持の共同声明を出しているミャンマーやタイでも、中国につながる鉄道インフラ計画が一進一退なのはそのせいもあろう。EUは、昨年10月に一帯一路と「欧州投資計画」のシナジーを踏まえたMOUを締結、最近では欧州委員会通商総局内に一帯一路に関するプラットフォームを立ち上げた。しかし欧州では、既決定の投資案件を並べ直したに過ぎないとの冷めた見方も多い。一方、当事国ではない米国では、ハムレCSIS所長が「ユーラシアの再接続の重要性を見逃すことは大きな過ちとなる。一帯一路構想に対処することは次の大統領の政策課題になろう」と構想に潜む重要性を年初に指摘していた。日本政府は、「質の高いインフラパートナーシップ」を掲げてインフラ輸出で中国と競おうとしており、一帯一路については特段の言及がない。これに対し5月、中国社会科学院日本研究所は、一帯一路は日中両国の経済貿易協力の深化に様々な機会を与えるとして、日本の関与を促すような報告書を上げた。

一帯一路が今後、国際社会からどれだけの信任と協力を得られるかは中国の周辺外交の動向にもかかっているが、一方、同構想には、途上国のインフラ開発を通じ、停滞する世界経済を後押しするポテンシャルがあることも確かである。日本には冷静な評価と時機を捉えた対応が求められることから、一帯一路構想の進展には注視を続けたい。

（なかみなと あきら）