

本論文は

世界経済評論 2019年3/4月号

(2019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“一帯一路”構想

: 5年間の成果と課題

——交通インフラの整備状況を中心に

国際貿易投資研究所 (ITI) 客員研究員 小島 末夫

こじま すえお 1946年生まれ。早稲田大学商学部卒業、日本貿易振興会(ジェトロ)入会、香港・北京事務所勤務を経て、2002年4月より国士舘大学21世紀アジア学部教授、06年4月より同大学院グローバルアジア研究科兼任教授。2017年3月末の定年退職を機に『世界の物流を変える中国の挑戦』を上梓。

「陸と海の現代版新シルクロード」とも呼ばれる“一帯一路”構想が、最初に提起されてから早や5年余りの期間が経過した。この間、他に先行して優先的に着手されたのが、同沿線国でのインフラ整備と連結である。なかでも重点的に推し進められてきた取り組みが、陸路では中国から欧州への鉄道網拡張であり、また海路では南シナ海からインド洋を通る海上ルート上の港湾開発であった。

まず“一帯一路”の中で最もシンボリックな事業が、陸路輸送の根幹を成している中国～欧州間の国際鉄道コンテナ貨物列車(“中欧班列”)の定期運行である。2011年の開通以来、その運行便数は急増しており、2018年8月下旬には累計で遂に1万便の大台を突破するまでに目覚ましい発展を遂げている。次いで海路輸送に関しては、2014年9月に建国以来初となる海運業に関わる国家戦略が発表されたことに伴い、「海運強国」の実現に向けその重要な結節点となる港湾、とりわけ海外港湾への積極的な投資を通じ国際海運ネットワーク構築の流れが一段と加速してきている。そうした中で、交通インフラ整備の急速な事業展開により中国からの借り入れ増大の結果、投資受け入れ国側では過剰な対外債務の返済困難に陥るような国さえ出始めたことから、同関連事業の見直しや縮小する動きなどが見られるようになった。

翻って、改善傾向にある日中間においては、2018年10月末の安倍首相の訪中時、両国連携による第三国市場でのインフラ投資を共同展開するための協力文書が取り交わされた。本件について問われるのは、日本側の要求するような関連事業の経済性や透明性、さらには当該国財政の健全性を果たして確保でき実行に移されていくことになるのか、という点である。このため、今後の“一帯一路”の進展如何を占う上で一つの重要な試金石となるのは、あくまで投資受け入れ国の現地ニーズに沿う形でその根本利益に合致するようなプロジェクトの組成こそが大事であり、結局は真の持続可能で地道な成長貢献に尽力していくことだと考えられる。

はじめに

中国の広域経済圏構想“一帯一路”が最初に提起されて以来、早や5年余りが経過した。これまでの初期の試行段階から、今日ではよい

よ本格的な実行段階へと一歩踏み出したところである。“一帯一路”というこの言葉は、今やホットワードとなって多くの耳目を集め、世界における中国の存在感を高めるのに大きな役割を果たしてきたといえる。

周知のとおり当該構想は、2013年9月に「シ

ルクロード経済ベルト」(“一帯”)として、また翌10月には「21世紀海上シルクロード」(“一路”)として、いずれも習近平国家主席により提唱されたことに始まる。別名「陸と海の現代版新シルクロード」とも呼ばれるように、本来は中国から欧州までを陸路と海路で結ぶ交易ルートの再構築が主眼であった。だが、昨今では陸と海の分野だけに止まらず、“一帯一路”の一環として新たに空のシルクロード(鄭州〜ルクセンブルク間など)を始め、デジタル・シルクロードや氷上シルクロード(北極海航路)なども取沙汰されるようになってきている。

そのため、新領域の開拓も絡み様々な展開を見せるにつれて、この“一帯一路”という枠組みの下で、中国と広くアジア・アフリカ・欧州などを繋ぐような陸・海・空・ネットの四位一体型インフラ網が徐々に形成され、物流の利便性が高まりつつある。そうした背景には、2015年3月公表の「“一帯一路”の共同創設を推進するためのビジョンと行動」で集約された“五通”(①政策協調、②インフラの相互連結、③貿易円滑化、④資金融通、⑤民心疎通)のうち、まず②が最優先の形で他に先行し、とりわけ海外でのインフラ整備に注力されてきたことが挙げられる。

そこで本稿では、なかでも“一帯一路”沿線国との間の交通インフラ(特に鉄道と港湾)の整備状況に焦点を合わせながら、主に陸運・海運の輸送モード別に交通ネットワーク構築の過去5年間の進捗動向と今後の課題について明らかにしたい。

もとより、当構想は長期的な観点に立った国家戦略の理念に基づき推進されているものであり、現在はまさに単なる通過点に過ぎないことから、“小慶”と称される5年一区切りの節目

を機に、各分野の主要な個別プロジェクトに関してあくまで小括を試みるものである。

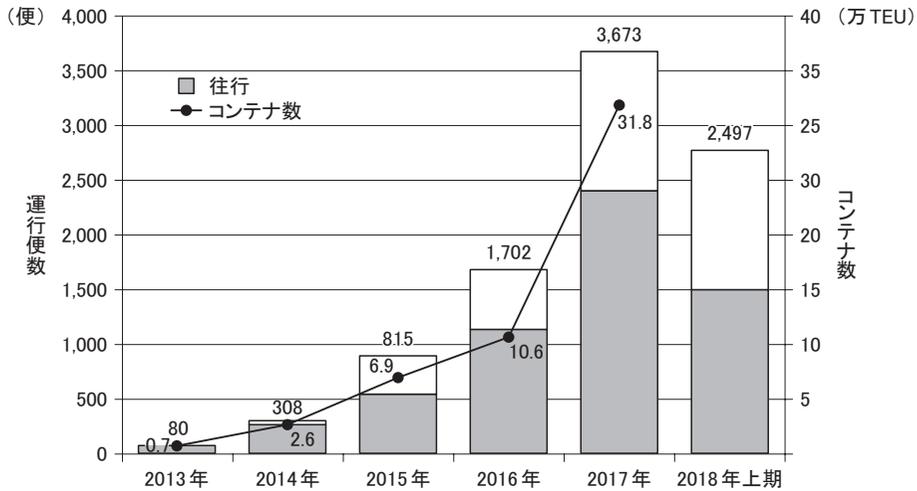
I 陸運―目覚ましい中欧班列の延伸と発展

“一帯一路”の中で最もシンボリックな且つ具現化された事業こそ、陸路輸送の根幹を成している中国〜欧州間の国際鉄道コンテナ貨物列車の定期運行にはかならない。これは、海上輸送と航空輸送の中間(「海より早く、空よりも安い」がキャッチフレーズ)に位置づけられる第3の輸送モードとして、今やますます脚光を浴びている。文字通り新時代におけるユーラシア大陸横断の重要な輸送手段となってきたわけで、その運行状況は2011年(17便)の開通以来、拡大の一途を辿りながら爆発的に増大しているのである。

1. 急増する鉄道貨物輸送と多数の路線開通

従来の1990年に全線開通したチャイナ・ランドブリッジは、1992年から国際輸送サービスが始まり、連雲港(江蘇省)を起点としてオランダのロッテルダムまで繋がっていた。その基礎の上に20年近く経った2011年3月、ユーラシア・ランドブリッジの新規路線が誕生し、新たな中欧鉄道定期列車が重慶〜モスクワ〜ドイツ・デュイスブルク間(全長11,381km、16日間で走行)で運行開始された。“渝(重慶)新(新疆)欧(欧州)”国際列車と呼ばれるもので、これを皮切りに中欧鉄道の伸びは一貫して増勢を強めてきた。特に2年半後の“一帯一路”が正式に提起された以降においては、前年比で倍増の勢いの運行実績(列車ベース)を上げるようになってきている。

図1 中欧班列の運行便数と輸送量



事実、図1で示した如く、中欧鉄道の往復便数は2014年の約300便（コンテナ輸送量2.6万TEU）、2015年の約800便（同約7万TEU）、2016年の約1,700便（同約11万TEU）を経て、2017年にはそれが約3,700便（同約32万TEU）の水準にまで達した。これは、当初から6年間の総和（約3,000便、約21万TEU）を一気に超えるまでに至ったことを表している。また2018年6月末時点での累計便数は計9,127便を記録し、同年8月下旬には遂に累計の総運行便数が1万便の大台を突破するなど、その増加スピードは特筆に値する。こうした運行推移を見ても、量的にはまだ非常に少ないものの、中国と欧州を結ぶ国際貨物列車の輸送能力が格段に強化されたことだけは間違いない。

この間の実績から特徴を列举して整理すると、以下のようにまとめられる。

- ・2016年10月に中国鉄路局は、中欧鉄道の呼び方を従前のような“漢（武漢）新欧”，“鄭（鄭州）新欧”といった都市別呼称から、国家ブランドとしての“中欧班列”（CHINA RAILWAY Express）に全国統一。

- ・中国～欧州間の運行基本ルートは、新疆ウイグル自治区の阿拉山口とホルゴスを経由する「西」ルートおよび内モンゴル自治区の滿洲里とエレンホトを経由する「東」・「中」ルートの3本。中国発欧州向け往行の貨物量の取扱比率では、概ね「西」が約7割、「東」が約2割強、「中」が1割弱（2016年のシベリア鉄道資料に依拠）。

- ・中欧班列の2017年における運行内訳は、中国発欧州向けの往行が2,399便（21.2万TEU）に対し、欧州発中国向けの復行が1,274便（10.6万TEU）。つまり、中国発の占有率は全体の半分以上を大きく上回る65%と、帰り荷不足の片荷がなお問題。ただ、欧州発の増便によって少しずつではあるが改善の兆し。

- ・2018年7月時点の直通ダイヤ編成によると、中欧班列は計65路線（うち往行は46路線、復行は19路線。但し、2015年末段階では計20路線余）で、運行都市は中国48都市、欧州14カ国42都市へ拡大（注：中欧班列以外も含む）。

- ・中国の発着都市別では、2018年6月末現在、

表 1 中国主要都市の中欧班列に関する運行状況 (2017 年)

地区	都市	運行数量 (便)	運行貨物	主な到着都市	所要日数 (日)
中西部地区	成都	777	パソコン部品, 電子機器, 自動車・同部品, 花卉など	ポーランド・ウッジ, ドイツ・ニュルンベルク, オランダ・ティルブルフ	12~15
	重慶	700	ノートパソコン, 機電製品, 自動車, 化学原料など	ロシア・チェルケスク, ドイツ・デュイスブルク	10, 15
	鄭州	493	自動車部品, 衣服, 日用雑貨など	ドイツ・ハンブルク, デュイスブルク, ミュンヘン	15
	武漢	375	自動車・同部品, 電子製品など	ロシア・モスクワ, ドイツ・ハンブルク, デュイスブルク	12~15
	長沙	166	電子製品, 衣服など	ドイツ・ハンブルク	15
東部沿海地区	天津	550	建材, 自動車部品など	ロシア・モスクワ	10~11
	連雲港	500	自動車部品・金型, 電子製品, 日用品など	トルコ・イスタンブール	18
	大連/營口	472	衣服, 自転車, 家電含む電子製品など	ロシア・モスクワ	13
	義烏	168	文具, 工芸品, 日用雑貨など	ロシア・モスクワ, スペイン・マドリード, トルコ・イスタンブール	12, 18
	蘇州	110	液晶モニター, 電源板など	ポーランド・ワルシャワ	12

(注) 1) 2017 年における列車ベースの上記運行便数の合計は、同年年間の総計を上回っているものの原文のまま表示。

2) 上記の運行状況については、運行便数 (2017 年) を除き中欧班列定期便 65 路線の 2018 年 7 月ダイヤに基づく。

(出所) 孫瀚水・靳廉潔「中欧班列発展对我国沿海港口影響幾何」『中国港口』2018 年第 5 期に加筆のうえ筆者作成。

累計で成都 (四川省) が 1,976 便とトップ、次いで重慶が 1,936 便で第 2 位、この内陸両都市が各 2,000 便弱で全体の約 4 割を占有。第 3 位は鄭州 (河南省) の 1,283 便で、これら上位 3 都市の合計の全体に占める割合は 57% と過半数¹⁾ (併せて表 1 参照)。

・欧州への国別仕向け先を見ると、中国各地からデュイスブルク (週 20 便以上も到着)、ハンブルク、ニュルンベルクなどドイツ向けの便数が全体の約 6 割。中国から送られる貨物が一旦ドイツ国内に搬送された後、そのうちの大部分は同国経由で欧州各国へと転送。

2. 運賃低下と渋滞緩和が当面の主な課題

以上でみたように、中欧班列の運行実績が急

増を遂げている一方で、当面の主な課題としては、割高な運賃と深刻な渋滞発生のが挙げられる。

第一に指摘すべき点は、従来の列車運行が“一帯一路”事業に国家の威信をかける中国政府の補助金により全て支えられてきたという事実 (補助金依存体質) である。すなわち、その表看板たる中欧班列の運営に関して地方政府から多額の補助金が拠出され、結果的に運賃を抑えることで初めて路線の運行が成り立ってきたのである。

例えば、2013 年頃から当初数年間は全土で 40 フィートコンテナ 1 個 (FEU) につき 4,000 ドル程度の補助金が投入され、それによって実勢運賃を引き下げることで貨物を集めていたと

言われる。また2017年の場合、こうした中国政府の補助金は、全体では少なくとも20億元（約3億ドル）規模に上っていたことが判明している。ちなみに、2018年夏時点における中欧班列の平均運賃は、1FEU当たり大体5,000ドル（内陸の主要発着都市では同3,000~4,000ドル²⁾。従って、もし補助金が無ければ列車運賃は概ね倍近くまで跳ね上がる計算となる。

このように中欧班列の各路線は今なお（地方）政府の助成に大きく頼っており、列車運行のカギは依然として補助金の如何にかかっていることが分かる。しかしながら、列車の増便や運用実績の向上などに伴い、運賃競争力が一部で次第についてきているのも確かである。具体的に述べると、重慶や大連（遼寧省）などの都市では商業化が進み、特定荷主の専用列車などを除いて補助金の支給がゼロになるケースも見られるようになったという³⁾。

もう一つ直近で問題となっているのが、欧州国境での深刻な渋滞の発生（特にポーランド国境に集中）である。欧州への鉄道路線は、前述のとおり中国側が4カ所の3ルートを数える半面、欧州側国境では基本的にベラルーシ・ブレスト/ポーランド・マワシエビチェの1カ所に限られている。つまり、欧州側はロシア以遠でいずれもベラルーシ~ポーランド~ドイツへと抜けるのが通常であり、そこだけで何と約9割の貨物が取り扱われているため列車の渋滞が起きやすい原因となる。

加えて、国境では鉄道軌道幅の違いで積み替え作業が生じる。「西」ルートの例をとると、中国からドイツまで走行する際には計2回の積み替えが必要となる。何故ならば、中露/中蒙/中哈（カザフスタン）での国境並びにポーランド/ベラルーシの国境において、前者の国が標

準軌1,435mmであるのに対し、後者の国は広軌1,520mmで相異なることに基づく。

このため、既に受け入れ能力を超えたとされるポーランド国境のマラ地区の通過には、数日から最大10日ほどもかかることが常態化しているとされる。その改善策として、欧州側国境付近で荷下ろしを行いEU域内輸送に接続したり、ベラルーシ国内の中央部から北上してリトアニアに抜けた後、ポーランドへ南下するなど迂回ルート案を検討・試験する動きも出てきているようだ⁴⁾。

いずれにせよ、船舶の大型化に伴って1隻2万TEUの巨大コンテナ船も珍しくない時代に突入した今日、海運と比べれば量的面での輸送力の隔たりは否めない。とはいえ、概ね週1便体制の海運に対して、鉄道輸送では運行頻度が臨機応変にデイリーサービスも可能などその優位性が存在する。さらに、中欧班列が国際輸送の基幹ルートになるまでにはまだ時間を要するものの、他の輸送モードと組み合わせた複合輸送手段の選択肢の一つに浮上してきたこと自体、以前とは全く異なる大きな外部環境の変化である。こうして、今後は貨物集約をめぐる国内的な過剰競争を排し、何よりもその更なる拡充に向けた総力の結集こそ喫緊の課題であると言えよう。

II 海運—国際ネットワークの 組み立てと海外港湾への投資

2017年10月開催の中国共産党第19回全国代表大会における活動報告では、これまでの交通事業の急速な発展を基に「交通強国」の実現をも目指していくことが初めて打ち出された。それ以前の2014年9月には、中国の前進的な

海洋進出と歩調を合わせるかのように、建国以来初となる海運業に関する国家戦略が発表され「海運強国」の方針も既に提示されていた。加えて、近年では海運企業の競争力強化を求めて、中央国有企業同士の強強連合による大型合併や業界再編などの動きが活発化している。

一方、輸送モード別に中国の対“一帯一路”沿線国輸出（入）（2017年実績）の分担率を見ると、水路輸送のシェアが輸出・輸入とも断トツに高く最大73(60)%をそれぞれ占めていることが分かる。次いで第2位の航空輸送が12(20)%で、上述した鉄道輸送の割合はわずか2%程度に止まっているのが現状である⁵⁾。

そうした中で、海のシルクロードである“一路”の面においては、上記の「強国」実現に向け海上輸送の重要な結節点となる港湾、なかでも海外港湾への投資を通じ国際海運ネットワーク構築の流れが一段と加速してきている。

1. “一路”ルート上における主要航路

“一路”の建設と発展の重点方向には、主に二つのルートが存在する。その一つが、中国沿岸部（核心的エリアは福建省）における沿海港から東南アジア、インド洋を経由して欧州へと向かうルート。もう一つは、中国の沿海港から南シナ海を経て南太平洋へと至るルート。

この二つのルートを構成する具体的な航路としては、以下に示す4本の主要航路がある。ここでは、中国の国際貿易の促進とシーレーンの安全確保を保障すべく、後述するように“一路”沿線国の各地で次々と港湾建設への投資が実行に移されてきている。すなわち、

①東南アジア航路：当地は中国にとってその貿易総額が沿線諸国の中で第1位にランクされる最重要地域。主な投資先としては、マレー

シアのマラッカ皇京港（Melaka Gateway。マラッカ海峡の中段にあり3つの人工島などで構成）と同半島の東海岸に位置するクアンタン深水港、並びにミャンマーのチャオピュー港、フィリピンのダバオ港。

②南アジア航路：東南アジア・東アジアと中東・アフリカ、欧米を連結する上で不可欠な中継通路。主な投資先は、パキスタンのグワダル港（2015年4月に43年間の用地使用権を取得）およびスリランカのコロンボ港とハンバントタ港（後述）。

③ペルシャ湾・紅海航路：西アジア・北アフリカ地域を経て地中海、大西洋にまで延伸。アフリカ東部のアデン湾西岸に位置するジブチ港に対する建設投資が主。

④南太平洋航路：当航路ではオーストラリア、インドネシア、パプアニューギニアなどが主な対象国。重点投資先はオーストラリア北部のダーウィン港で、中国山東省の嵐橋集団が2015年10月に99年間の賃借権を獲得（約4億ドル⁶⁾。

2. 海外港湾の開発参画と権益取得

これまで中国主導の港湾関連プロジェクト（港湾および物流施設の建設）が“一路”沿線国を中心に着々と進められてきた結果、今や世界の34カ国における合計42の港湾の建設運営に携わっていると言われる。このように中国企業による海外港湾の整備・開発事業への投資が一段と加速しており、同投資額は2017年6月末までの1年間だけで総額201億ドル（海外9港湾の買収または投資計画）の規模に達するまで膨れ上がっている。特に中国の海運・港湾（青島港集団や広西北部湾港集団など）各社は、“一路”開拓の先兵としてアジア・アフリカ・

欧州地域などの同沿線国港湾を主要ターゲットに海外進出を急拡大させつつある⁷⁾。

ここでは、そのうち海外港湾への投資を積極的に行ってきた中国の代表的な大手海運企業でグローバル・ターミナル・オペレーター (GTO) でもある中遠海運集団と招商局集団の事例を取り上げる。両社とも海外でのコンテナ取扱量の増大が目立つのが大きな特徴である。

(1) 中遠海運集団 (COSCO Shipping)

コンテナ船市場シェアで世界第3位を誇る巨大海運企業のCOSCO シッピングは、1963年6月にエジプトの地中海に面したポートサイドに

代表処を設置して以来、その海外事業を積極果敢に推進してきた。具体的には同グループ傘下の中遠太平洋有限公司 (中国海運集団との合併後の2016年7月に中遠海運港口有限公司と改名) が、世界各地のコンテナ埠頭運営会社に出資を行うなどの方法で海外進出の展開を図ってきたのである。

香港に上場する当グループは、2018年6月末時点で保有するコンテナ運航船隊 (計393隻、船腹量は204万TEU) のうち、半分近い189隻をアジア～欧州航路など“一帯一路”戦略上の航路に投入しているという⁸⁾。また中核事業の港湾ターミナルの建設・運営面では、

表2 中遠海運港口の海外港湾投資

海外地区	港湾名 (国名)	持ち株比率 (%)	バース (数)	水深 (m)	設計年間処理能力 (万 TEU)	海外におけるコンテナ取扱量 (万 TEU)		
						2013年	2017年	2018年上期
アジア	釜山 (韓国)	5.5	8	15~16	400	-	355	184
	COSCO-PSA (シンガポール)	49	3	18	300	105	204	159
中東・アフリカ	アンバルリ (トルコ)	26	6	15~16.5	300	-	106	65
	ハリファ (アブダビ)	90	3	18	240	-	-	-
	ポートサイド (エジプト)	20	8	16	510	312	253	129
欧州	ピレウス (ギリシャ)	100	8	14.5~18.5	620	252	369	208
	Euromax (オランダ)	35	5	16.7	320	-	269	146
	アントワープ (ベルギー)	20	6	14.5~16.5	350	137	217	116
	ゼーブルージュ (ベルギー)	100	3	17.5	100	-	32	19
	バレンシア (スペイン)	51	6	16	410	-	55	176
	ビルバオ (スペイン)	39.78	3	21	100	-		
ヴェアード・リーグレ (イタリア)	40	1	14.1	30	-	4	3.5	
北米	シアトル (アメリカ)	13.33	2	15	90	-	19	9
海外小計			62		3,770	806	1,884	1,215
中国内外総計			199		11,650	6,128	8,793	5,671

(注) 1) 持ち株比率は2018年6月末現在。

2) 海外地区では香港・台湾を除く。

3) 2016年7月に中遠太平洋有限公司から現在の中遠海運港口有限公司に社名を変更。

(出所) 2013年は中遠太平洋有限公司年報および2017年と2018年上期については中遠海運港口有限公司の年報 (年度報告) と中報 (中期報告) を基に筆者作成。

2018年上期末、当グループによる海外港湾投資は合計11カ国、13の港湾に及んでいる。

中遠海運港口（港湾）の年度（中期）報告によると、表2で示したように2017年末現在、当グループが参画している海外コンテナ埠頭の総数は合計62バースに上り、設計上の年間処理能力は3,770万TEU（全体の約3分の1に当たる32.4%に相当）にも達している。海外における実際のコンテナ取扱量は、2017年に前年比38.7%増の1,884万TEU（長江デルタ地区港湾群での全取扱量にほぼ匹敵。2013年比で2.3倍増。但し、権益保有分のそれは745万TEU）、2018年上期には前年同期比36.8%増の1,215万TEUと、いずれも大幅な増加を遂げていることが鮮明である。このうち後者の2018年上期実績に関しては、特に地中海のハブ港となるギリシャ最大のピレウス港コンテナ・ターミナル（第2・第3埠頭。2008年11月に期間35年にわたる経営権を取得）では同18.4%増の208万TEUと過去最高を記録、またシンガポール港におけるCOSCO-PSAターミナルでも同63.3%増の約160万TEUと激増したのが目立った。

だが、出資比率の視点から捉えると、中国側がマジョリティーを握っている海外港湾の数は、計13港湾の中でまだ4カ所を数えるのみ。

(2) 招商局集団 (China Merchants)

中国の海運企業において最古の歴史を有する当グループの中で、実働部隊として海外進出を展開しているのは、同傘下の子会社・招商局港口控股有限公司（2016年6月に招商局国際有限公司から社名変更）である。概ね2010年頃から中核事業の港湾部門では、特に海外の諸港湾に積極的な投資を行ってきた。それを受け近

年来、コンテナやバルクの貨物取扱を中心に、同部門からの利益が顕著な増加をみせている。

表3より海外港湾投資の状況についてみると、投資先としてはスリランカ、トルコ、ジブチ、ナイジェリア、トーゴといった南アジアから中東・アフリカ地域にかけて多く投資がなされている点が特色である。相対的に欧州地域への投資が多いCOSCO SHIPPINGの場合と比較すれば、投資先が重複するのは両社の間でコンソーシアムを組んだトルコのアンバルリ港の例だけである。中国政府の意向を反映する形で相互に上手く調整が図られているようだ。

香港上場企業の招商局港口による海外港湾への投資は上記の国々を含め計8カ国の9港湾を数え、総投資額はこれまで20億ドル余りの規模に上っているとされる。こうした中で、同社の海外でのコンテナ取扱量実績を見ると、2017年に前年比7.9%増の1,830万TEU（全体の17.8%シェア。2013年比で2.4倍増）、また2018年上期では1,009万TEU（全体の2割近い18.8%）と前年同期比18.2%増を達成した。総量的にはCOSCO SHIPPINGとほぼ同規模を海外の港湾で取り扱っていることが分かる。

このうち個別の港湾投資プロジェクトで特徴的な事例を挙げると、次の通り。

まず2017年7月、スリランカ政府から赤字を出し続けていた南部ハンバントタ港の99年間にわたる運営権を獲得した。同港は世界でも最も交通量の多い東西航路の要衝に位置しており、その株式85%を9.74億ドルで取得する契約を結んだもの。また同年5月にジブチ共和国では、招商局港口の投資によるドラレ多目的港が開港した。同港は、4つの新港湾のほか、天然液化ガス工場、石油ターミナルなどを含む一連の大型プロジェクトの最後のものとされ、別

表3 招商局港口控股の海外港湾投資

海外地区	港湾名(国名)	持ち株比率 (%)	海外におけるコンテナ取扱量(万TEU)		
			2013年	2017年	2018年上期
南アジア	コロンボ(スリランカ)	85	6	239	130
	ハンバントタ(スリランカ)	85	-	-	-
中東・ アフリカ	アンバルリ(トルコ)	NA	-	106	65
	ドラレ(ジブチ)	23.5	74	93	41
	ロメ(トーゴ)	35	-	89	49
	ラゴス(ナイジェリア)	28.5	47	47	26
欧州	ターミナル・リンク(フランス)	49	625	1,256	672
南米	パラナグア(ブラジル)	90	-	-	26
大洋州	ニューキャッスル(オーストラリア)	50	-	-	-
海外小計			752	1,830	1,009
中国内外 総計			7,132	10,290	5,381

(注) 1) 持ち株比率は2018年6月末現在。

2) 海外地区では香港・台湾を除く。

3) 2016年8月に招商局国際有限公司から現在の招商局港口控股有限公司に社名を変更。

(出所) 2013年は招商局国際有限公司年報および2017年と2018年上期については招商局港口控股有限公司の年報と中報を基に筆者作成。

の中国系企業が投資するパキスタンのグワダル港から最も近いアフリカ東北部の港湾である。さらに2017年9月には、ブラジルの主要コンテナ・ターミナルを擁するパラナグア港を約9億3,000万ドルで買収し、同株式の90%を取得した。既に同港を向こう25年間にわたり使用する権利を獲得済みである⁹⁾。こうして同社は、従来空白であった南米地域への進出の拠点としてその橋頭堡を築くことが出来た。

Ⅲ 結びに代えて～投資受入国に対する成長貢献が成否のカギ

中国は今日まで、主として陸路では自国から欧州への鉄道網拡張(“中欧班列”), 海路では

南シナ海からインド洋を通る海上ルート上の港湾開発などを重点的に推し進めてきた。こうした“一帯一路”沿線国における交通インフラの整備によって、国内外の進出企業には魅力的なビジネス環境を提供できる足掛かりとなり、ひいては支援対象国の経済発展に資するものと受け止められてきた。

ところが、中国からの多額な借り入れの結果、過度な中国依存で一段とその影響力が強まるにつれて、返済困難に陥るような国さえ出始めた。実際に前述したスリランカ南部のハンバントタ港建設での典型的な事例では、同国が対中借款(2016年段階で38.5億ドル)の返済に行き詰まることで、遂には整備した港湾の運営権を長期間(99年間)も中国側に譲渡するこ

とを余儀なくされた。何故ならば、“一帯一路”事業の前向きな遂行に伴い、投資受入国側では中国に対する過剰な対外債務の増大に直面することとなったからである。このため、欧米メディアなど国際社会からは「債務の罣」といった批判的な論調が報道されると同時に、同関連事業を見直したり縮小したりする動きが見られるようになった。併せて、関係国の一部では不満やひずみなどが次第に明らかとなった。

この“一帯一路”をめぐるのは、インフラの整備資金に悩む途上国が一様に歓迎し、当初は中国との協調姿勢を示しながら、共にインフラ開発に力を入れてきた。だが、上記のように性急な事業展開は社会的な負担なり弊害も大きいなど負の側面が際立ってきたことから、中国の投融资に頼るだけでは問題だと投資受入国側で見直しを含め徐々に再検討されるようになった。

そうした中であって、我が国は従来、中国の“一帯一路”構想にあまり前向きではなく、ともすれば静観する態度を取り続けてきた。しかし、2017年末頃からようやく潮目が変わり、2018年5月に日本で開催された日中韓サミットを機に日本政府も参加の意向を明らかにした。そして同10月末の安倍首相の中国公式訪問では、同方針に協力を表明するまでになった。そこでは、日中連携による第三国市場でのインフラ投資を共同展開するための52件の協力文書に署名が行われた。とはいえ、この第三国インフラ協力が、果たして日本側の要求するような関連事業の経済性や透明性、ひいては当該国財政の健全性を確保でき実行に移されていくことになるのか、これから注意深くフォローする必要がある。それは、今後の進展如何を占

う重要な試金石の一つになるものと思料される。

いずれにせよ、全体的には投資受入国に対して、少なくとも現地ニーズに沿ってその根本利益につながるようなプロジェクト案件の組成こそが大事であり、真の持続可能で地道な成長貢献に尽力していく取り組み姿勢が何よりも問われているものと考えられる。その意味でも、2019年4月に予定されている“一帯一路”の第2回国際協力サミット・フォーラムの場で、中国政府が深刻な様相を見せる米中対立の中、改めてどのような具体的な改善策を新しく打ち出してくるのか極めて注目される場所である。

【注】

- 1) 新華網 (www.xinhua.net.com) 2018年8月26日
- 2) 『日刊 CARGO』2018年6月27日&10月19日
- 3) 同上 2018年9月3日&9月28日
- 4) 同上 2018年7月5日
- 5) 国家信息中心・大連瀾聞諮詢有限公司「一帯一路 貿易合作大數據報告 2018」2018年5月, p. 30
- 6) 『中国港口』2018年第5期, pp. 23-25
- 7) 同上 2018年第7期, pp. 1-4
- 8) 『日本海事新聞』2018年9月5日
- 9) 「加速する中国の海外港湾投資」『荷主と輸送』2017年9月号, No. 515, pp. 8-11

【参考文献】

- 荒井悦代 (2018) 「スリランカと『一帯一路』—ハンバントタ総合開発事業の進展状況」『中国「一帯一路」構想の展開と日本』日本貿易振興機構アジア経済研究所
拙稿 (2017) 「海外進出する中国の海運企業」『世界経済評論』第61巻6号
高橋浩二 (2017, 2018) 「世界の港湾の荷役状況—COSCOが経営するギリシャ・ピレウス港 (その1) (その2)」『港湾荷役』第62巻6号&第63巻1号
国家信息中心・大連瀾聞諮詢有限公司 (2018) 「一帯一路 貿易合作大數據報告 2018」
中国港口協会「中国港口」各月号
招商局集団のウェブサイト (www.cmhk.com)
中遠海運集団のウェブサイト (www.coscoshipping.com)
John Hurley, Scott Morris, Gailyn Portelance (2018) “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective”, Center for Global Development (CGD) Policy Paper 121 (March 2018).