

日本から見た一帯一路と中国の海外進出の状況

日時：2019年12月5日

場所：朱鷺メッセ2階 中会議室201

講師：NPO 法人「北東アジア輸送回廊ネットワーク」副会長

一帯一路・AIIB 研究会事務局長 **三橋郁夫**

はじめに

ERINA には20年近くお世話になり、今現在私が所属している NPO 法人北東アジア輸送回廊ネットワークも、在京の ERINA の卒業生を中心に寄り集って作った NPO だ。その NPO が一帯一路について勉強しようということで事務局を作った。

一帯一路 (Belt and Road Initiative、BRI) は中国が非常に力を入れており、日本の中国大使館を始め、いろんなところが協力を取り付け、大いに啓蒙している。その真実を探るために研究会を立ち上げた。例えば、東京では一帯一路についてのフォーラムや講演会にたくさん人が集まる。ヨーロッパまでつながる鉄道ルートが日本人の役に立つから、欧州に運ぶ貨物はこのルートを使うようにと宣伝をする。しかし、我々が調べた実態は、条件付きだ。画期的、革新的な輸送ルートだが、非常にたくさんの補助金をもらって動かしている。今は競争力がある。しかし補助金がなくなったら、使い物にならない。一部

は残るだろう、という状況だ。今は地方の組織がお金を付けているが、補助金はなくなるというもっばらの噂だ。つまり、仕掛ける側にとって都合のいい話しかしない。我々は、色眼鏡で見ないために研究会を発足させ、研究成果を発表した。今から話す内容は、その研究会の人たちがみんな集めた資料をまとめたものだ。

1. 一帯一路とは何か

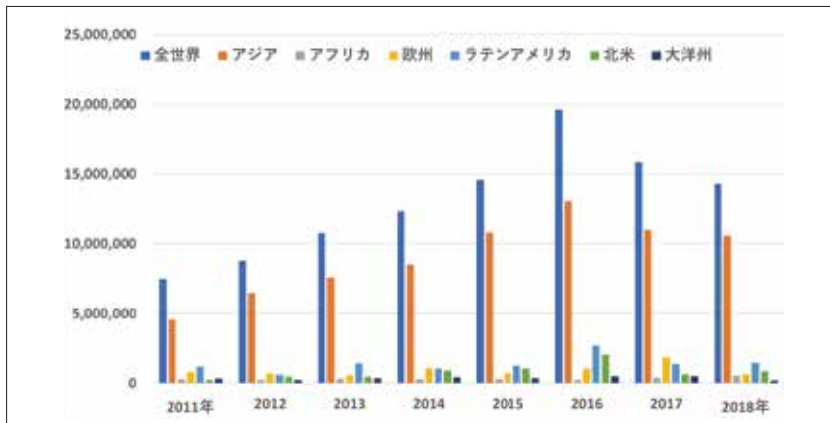
一帯一路は中国の国力増強に伴って出てきた中国の対外膨張政策だ。中国の外貨準備高が急激に伸びている。2000年頃から中国の外貨準備高が猛烈に増え、金があり余った。そのあり余った金をどうするか。人道支援という発想もあったかもしれないが、それよりも、外国に進出して金を儲けようと考えたに違いない。一方、金がない国々は中国が来ることによりインフラ整備ができるということで、大歓迎だ。そこでアジア開発銀行や世界銀行のレベルで銀行まで作ってしまおうということになった。ちなみに、アジア開発銀行は

毎年、60億ドル位、世界銀行は200億～400億ドル位のインフラ投資額だが、中国は1000億ドル以上を毎年投資した。規模が違う。ということで、中国がすごく元気というのが一帯一路のイメージだ。今はアフリカやラテンアメリカに話が及んでいる。ここで大事なのは、大部分はアジアに向けてであり、それが近年下がっている (図1)。近年、中国は金がなくなってきた。生きていくために金を稼がないといけない。

金を稼ぐ仕組みは各国ごとに違う。中国ではまず、第1段階に改革・開放があった。外資を積極的に導入し、製品を外国に輸出し、労働力を使ってもらった。これは成功し、大変な外貨の蓄積ができた。

第2段階は現在取り組んでいるが、世界最高の帝国を目指すことで、そのためには技術を身に着ける必要がある。最先端の技術を中国が習得し、それを生かして、イノベーションする。これが「中国製造2025」だ。今、アメリカが最も警戒しているもので、中国が本当に技術を身に着け始め、アメリカの上を行くようなものも出

図1 中国の海外投資額経年変化(万ドル)



(出所) 中国統計年鑑2019

来ている。さらにデジタルシルクロードと言っ
て、中国発のネット企業がアフリカやラテン
アメリカにどんどん進出し、それが宇宙に
まで及んでいる。位置情報システムの仕
組みなど、中国が自ら世界で通用するもの
を作ってしまった。最も大事なのが、この
20年間、中国は最先端の技術を身に着
けるために留学生を大量に先進国に派遣
し、それを呼び戻し、イノベーションを行
い、中国で基礎実験もしくはプロトタイプの実験
を行い、それに中国政府が膨大な補助金
を出し、実用化に向けてどんどん成功して
いく。いつの間にか世界の最強国の最先
端技術になりそうだということで、アメリカが
いちばん驚いている。

第3段階として、世界から富をかき集め
ようとして、世界中に進出し、中国にとって
有利な事業を展開しようとしている。これ
が「一帯一路」だ。そして今、各国に出先を
設置し、世界中に進出している。

その進出方法は、どこかの途上国でイン
フラ関係の覚書を結ぶ。それに合わせて、
労働者を連れてくる。中国で過剰生産
になっている物などを集め、途上国で建
設をする。ということで中国は大いに得を
するし、途上国も大いに得をする。お金も
80%ぐらい中国が付ける。問題は返済だ
が、インフラが稼働すれば収入が生まれて
それで返せる、というのだが、実際には途
上国はお金を払えなくなる可能性が高い
というのが先進国の見方だ。そうすると、
中国が返済を迫り、返せないと施設を差
し押さえる。途上国にしてみれば、切り
売りをする可能性がある。そして、そこ
に中国が進出するとアメリカなど

が警戒する。そういうことが起こるかも
しれない、と今みんなが注目している。し
かし、途上国は中国が来ることを喜んで
いるし、その成果も出ている。

このようなことを今、アメリカが最も警
戒し、ファーウェイを締め出した。「中
国製造2025」はものすごい勢いで進ん
でいるが、ほとんどが日本、アメリカ、
ヨーロッパの技術で、それを身に付け
ていかなければならない。そのためは、
お互いに仲が良くなければ難しい。

中国の科学技術予算は急激に伸びて
いるし、金額も大きい。2000年ぐらい
から海外へ留学生をものすごい勢いで
送り出している。彼らはもう中国に戻
ってきていて、技術革新の担い手になっ
ている。日本人の海外留学生は全く増
えない。これが間もなく致命傷になっ
てくる可能性がある。日本は最先端技
術が相当遅れてきている。特許の出願
件数も中国が群を抜いている。こうい
う中で、第2段階がいま動いていて、
アメリカが警戒している。

ちなみに、日本が稼ぐ仕組みは近年、
海外に金をたくさん融資し、そのリター
ンで収入を得ている。日本政府が最近
言っているのは「人口減少による市場の
縮小」、「対外市場の拡大」だ。日本
が生きていくためには「海外のインフラ
需要を中長期的に日本の製造需要に取
り込む」。日本の経済協力がいま、もの
の見事に復活し、大胆不敵なことをや
りだしている。その例の一つが、カンボ
ジアの港湾管理者の中に日本人が入っ
ていることだ。これまではこういうこと
は許されていなかったが、法律改正で
可能にした。日本政府はここを狙

い、海外のインフラ需要に積極的に出
ようとしている。日本は投資立国になり、
貿易立国の面はだいぶ薄れてきている。
貿易収支の赤字が続いているが、投資
の方は堅調に伸びている。

一帯一路によって、中国を中心とした
ユーラシア輸送ネットワークが構築され
る可能性が出てきた。例えば先日、ウズ
ベキスタンが日本で投資を誘致するた
めのフォーラムを開催した。その時に、
モノを日本から持っていきどきのルート
を使うのか、という質問があった。その
答えは、20～30年前のルートのまま
だった。ウズベキスタンへのルートは、
天津-モンゴル経由、またはシベリア
鉄道-中央アジアの二つだ。それでは、
時間も金もかかる。日本と中央アジア
はまだ信じられないくらい遠い。物を
運ぶにしても1、2カ月かかる。ところが、
中国が今やっているネットワークが作
られると、楽に中国を横断して、ウズ
ベキスタン、カザフスタンに行くこと
ができる可能性が大きい。しかし、ま
だ出来てはいない。

世界経済は成長する。国際交流が
拡大する期待感がある。貿易が増え、
国際交流が拡大すれば、相互依存状態
が高まり、お互いの理解度が進み、衝
突は少なくなる。

2. 新しい時代の登場

(1) 米国中心の世界経済秩序への挑戦

中国による新しい時代は、米国が作
ってきた世界秩序への挑戦だ。アジア
開発銀行、世銀とは別に、アジアイン
フラ投資銀行(AIIB)を作った。この
資本金は1000億ドルだ。そして、毎
年100億ドルを融資するという話にな
っているが、実際はまだわからない。
アジア開発銀行が毎年60億ドル、世
銀が200～400億ドルだと思
うが、とにかく巨大な銀行を作っ
てしまった。これは、これまで日本
とアメリカがやってきたシステムに
ぶつかるとは思えないが、そう簡単
にはいかない。しかしヨーロッパな
ども協力し、AIIBに協力するとい
う国がすでに140カ国に上っている。
世界から非常に受けが良い。

(2) デジタルシルクロードの出現

アメリカが最も警戒しているのが「デジ

タルシルクロード」だ。中国国内で構築された独自のネット空間を一帶一路域内に広げる構想だ。一つは情報通信事業。携帯端末、アプリなどで、そのメーカーはファーウェイなど。ものすごい普及率だ。

ちなみに、中国ではアップルが1日30万台もスマートフォンを作っている。年間で数億台、これを世界中に輸出している。アップルが儲け、ファーウェイも世界をリードしている。さらに中国版のGPSが出来て、稼働している。これはもうアフリカやラテンアメリカなどで使われている。インターネットに必要な海底ケーブルも中国はたくさん完成させている。ブラジル-カメルーン間は中国が完成させた。このようにデジタルシルクロードが中国の手で進んでおり、これをアメリカが非常に怖がっている。例えば我々がアメリカに送金するときは銀行を経由するが、中国は銀行を経由しないシステムを開発した。具体的には、ブロックチェーンに乗せる。これもほかの国では出来ないが、間もなく日本にも来るだろう。顔認証は中国でもアフリカでもどんどん普及している。

アメリカが最も恐れているのは情報が盗まれることだ。我々が gmail を使うとすべて見られるのと一緒で、中国のシステムがアメリカに入ってくれば、全部中国が見てしまうという可能性が現にあるからだ。

イノベーションは画像認識や AI、ロボッ

トなどで画期的な発明がいま、中国で起こっている。イオン傘下の中国のコンビニがこうした技術を活用しているため、イオンは10月、5000億円を投じてこの技術を日本に持ってくることを決めた。

(3) 欧亜間新物流ルートの登場

これも新しい現象として、日本通運が欧亜間新物流ルート（武漢・重慶・ハルビンからデュイスブルクまで）を宣伝しているが、もう実際に動いている。長い間私たちは、欧亜間の輸送をいかに便利にするか、実際に何が難しいのか輸送実験してきたが、いちばん難しいのは国境を超えることだ。非常に煩瑣な手続きがあるからだが、いまや中国がそれを統一した。実は、以前からこのあたりはトラック輸送が行われていたものの、中国は道路条約に入っていなかった。それが最近入ったので、一気に中国まで来られるようになった。ただし日本から見た値段はオールウォーター（インド洋回り）がいちばん安い。

次に我々が期待しているもう一つの効果は、中央アジアからひょっとするとインド洋に抜けられることだ（図2）。雲南省からミャンマーのチャオピュー港を使う。これができるとかなり、中国の不安は解消する。中国は4.6億トンという膨大な原油を中近東から輸入しているが、これが止まったら困るからだ。中央アジアも貿易が非常に

楽になるだろう。

3. 米中貿易戦争の影響

2018年2月に発表された2017年の米国貿易収支はマイナス7962億ドル（約87兆円）と2008年以來の赤字だった。トランプ大統領は雇用環境の悪化につながる懸念を持っている。最大の貿易赤字国は中国だ。貿易赤字の是正は、大義名分にはなる。

米中は相互依存が強いが、アップル社ほど中国との結びつきが強い企業はまれだ。中国では、受託生産工場で数十万人がアップル製品を組み立てている。受託生産工場以外、つまりアップルに半導体やガラス、ケーブル、サーキットボード（電子部品を集積・配線する基板）などを提供するサプライヤーはいっそう中国に集中している。

前述のように、中国は世界の最先端の技術を取り込み中だ。取り込まなければまた遅れてくる。世界の強国になれない。ということで、どうしても米国に依存せざるを得ない。喧嘩はできない。

米中が喧嘩をすればするほど、どちらも大きな損害を被る。IMFの予測では、中国のGDPは2%も下がってしまう。アメリカも0.6%失う。中国にとって、アメリカとの衝突はぜひとも避けたい。

図2 ユーラシア陸封地域のインド洋への開放



4. 中国の海外進出の3パターン

(1) 中国海軍のインド洋・太平洋進出

中国海軍のインド洋・太平洋進出はオイル輸送シーレーンを守るためだ。日本にはアメリカが後ろにいるが、アメリカ軍がいるから中国はさらに出てくる。中国が拠点を作ろうとしている地点をつなぎ合わせると真珠の首飾りのように見える、とアメリカ国防省の担当官が表現したが、アメリカによって中国は原油輸送で首根っこを押さえているようなものだ。そういう意味で、中国海軍が出てくる。中国は日本と異なり、米国には任せておくことはできない。「真珠の首飾り」状の拠点進出（米国国防省の一担当官が描いた中国の進出想像図は今から見ると誤解が多い）はインドを包囲するように見えるため、インドに警戒感を与えた（図3）。

米国のシーレーン防衛ネットワークの状況はさきわめて手厚い（ジブチ、バーレーン、ディエゴ・ガルシア、洋上艦隊に基地）。中国はそういう意味で神経質になっている。中国とオマーンの関係はAIIBがいくつかの融資をしているが、オマーンの港に単独融資もしている。すなわち、中国はオマーンへの進出を戦略的に図っている。ジブチには日本の基地もある。いま、ジブチは中国から多額の融資を受け、返済しなければいけない。ジブチは、中国の「債

務の罠」に陥る候補ではないかと言われている。

(2) 海外インフラ建設工事

中国のさまざまな企業がアフリカやアジアでインフラ建設を支援している。工事を請け負い、中国で生産する資機材を使い、労働者を派遣している。完成工事高は毎年1000億ドルから1600億ドル、海外労働者派遣数は毎年22万人から25万人。ちなみに、日本の2010年の海外受注インフラシステム額は約1000億ドル、日本政府の掲げる目標は2020年3000億ドルとなっている。

労働者の派遣はアジアがいちばん多い。次にアフリカ、ヨーロッパ、ASEAN、ラテンアメリカとなっている。中国に金を返せなくなった国が施設の切り売りをするのではないかと、米開発センターが問題視しているのがラオス、パキスタン、カンボジアなど100カ国ある。

カンボジアは日本と中国をうまく使ってインフラ施設を作っている。中国は最大の援助国だ。中国からのODAは2010年ごろから一気に増えている。日本もシハヌークビル港を現在も積極的に支援している。

中国・パキスタン経済回廊（CPEC）によるプロジェクトでは、電力、道路、鉄道、

グアダール港開発、都市交通、経済特区など67件、620億ドルを中国は約束している。そのCPECプロジェクトへの融資の中国の金利は8%と言われている（Global Risk Insight 2018, *BRI regional outlook*）。パキスタンは2020年からBRIプロジェクトの融資の返済が始まるが、返済が滞ることが懸念され、IMFから財政支援を受けることが今年5月に発表されている。11月にCPECの協議が行われたが、中国側は非常に慎重な姿勢を示した。中国は以前のように膨大に金がある状態ではなく、いまは少し慎重になっている。

ラオスも「債務の罠」に陥るのではないかとされているが、ラオスの経済協力の受け方は一国に偏っていない。これは各国が相互監視できることは過剰債務の防止に役立つ。ラオスは上手に中国から援助を受け入れている。

(3) 中国の港湾、海運ネットワークの形成

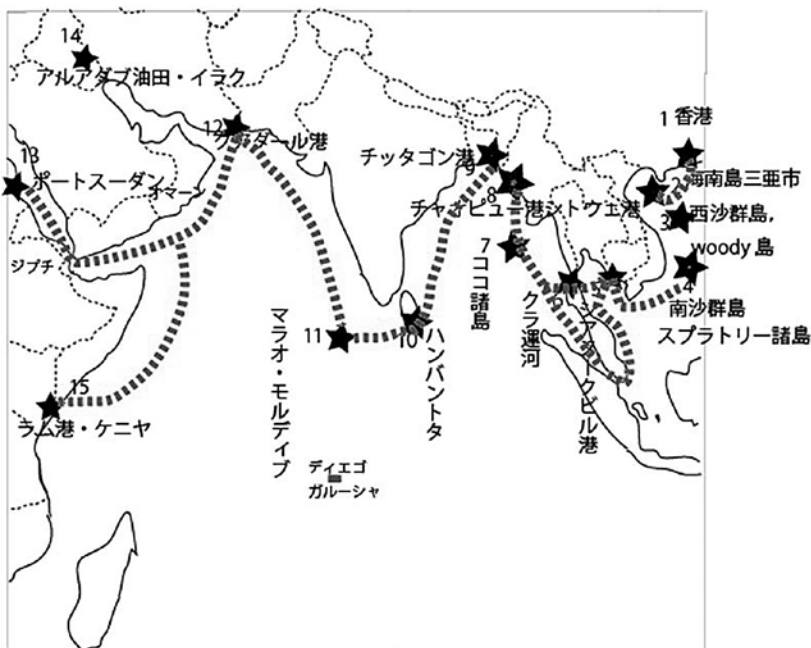
この30年間、世界貿易の急増に伴い、コンテナ海上輸送量が急増し、それに合わせて世界各地でコンテナターミナル需要も急増したが、技術と資金調達両面からその整備運営に対応できない国は、外国の先進港湾企業（メガターミナルオペレーター）を誘致し、見返りに数十年間の独占使用権を与えることで対応している。コンテナターミナルの企業化により株の売買で運営権を取得することも可能となっている。この世界的な潮流に乗ったのが中国だ。

①ギリシア・ピレウス港

ピレウスは1990年代後半に東地中海のハブポートとして登場してきた。しかし、ピレウスは三大陸のクロスロードに位置しているにもかかわらず、そのポテンシャルを活かせていなかった。貨物の新需要に対応するため、投資（海外資本の投入）を通じてインフラ開発を行う必要性が出てきた。それには4億ユーロ以上の資金がかかる。

ピレウスの労組はいかなるコンセッションにも強硬に反対したが、2004年に保守政権は、ターミナル運営をコンセッションの方向に進めることを決めた。入札における2

図3 真珠の首飾り



つの候補企業の中で、中国遠洋海運グループのCOSCO Pacificが最高額を申し出て、勝者となった。

②ペルー

中国遠洋海運グループはペルーの首都リマ北部にあるチャンカイ港の埠頭も買収する。同埠頭の管理会社の株式を60%取得する予定。取得額は2億2500万ドル。同社が南米の埠頭を買収するのは初めて。中国の「一帯一路」の実現に向け、世界各地で拠点確保を急ぐ。COSCO傘下の港湾運営の中遠海運港口が、ペルーの鉱山会社、ボルカンから株式を取得することで両者が合意。COSCOはギリシャのピレウス港、オランダのロッテルダム港、UAEのアブダビなどで埠頭の利用権を取得。現在は世界の52カ所で埠頭を運営している（日本経済新聞2019年2月14日）。

③パナマ

2016年5月、パナマ海運庁（AMP）はネオパナマックス船による寄港が可能となる国内初の港湾（パナマ・コロン・コンテナ港）を大西洋に面するコロン県マルガリータ島に建設する予定であると発表した。同プロジェクトの投資額は約9億ドルで、1年間に約250万TEUのコンテナ取り扱いが可能となる見込み。同プロジェクトはランドブリッジ社（中国・嵐橋集団）およびゴージャス・インベストメント社（中国）によって、年内にも着工される。

④イスラエル

イスラエルの対中貿易量は、全体の貿易額の1割を占める約157億ドルだが、中国とイスラエルは2021～2046年の25年間で、ハイファ港の新ターミナル（建設中）運営権を中国に20億ドルで貸与する契約を結んだ。上海国際港務集団（SIPG）が20億ドル投じ、2015年から全長約2km、最大幅約800mの埠頭を建設中だ。ハイファ港は国内最大の港になる。米国は2019年8月頃から、工事と運営権の見直しを求めている。

（4）他地域への波及

①アセアン経済の活況

近年極めて好調。日本も相当な数の経

済協力をしている。日本は、人件費が上がったことで中国から撤退しようという企業をASEANに向かわせている。日本の商社がたくさんの工業団地をつくっている。これを受けて、日本政府は経済協力をさらに拡大するための政策（国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2019）を行っている。5年位前から政府を挙げてやっている。

②アフリカ

アフリカ経済は1981～2002年の20年間で、ほとんど成長していなかったが、人口は4億から7億に増えた。2002年から外国投資が加速的に入り、油田探掘や鉱山開発が進み、新興産油国を起爆点にして高成長が続いている。総生産額は、原油はじめ資源価格の動向に強く影響されてきた。しかし近年は状況が変わってきた。世銀、IMFは「近年のアフリカの経済成長を支えているのは資源輸出よりも旺盛な個人消費であり、したがって資源価格が低迷しても内需主導で成長を持続できる」と説明している。自動車、二輪車、コンピューター、エアコン等の輸入が急増したが、こうした製品の多くが中国からもたらされ、アフリカの消費爆発を支えた。

アフリカの研究者らが参画する調査プロジェクト「アフロバロメーター」によると、アフリカの人々の63%は中国の持つ影響に対して「やや好意的」もしくは「非常に好意的」な見方を示した。一方、「やや否定的」もしくは「非常に否定的」な見方を示した回答は15%にとどまっている。

サハラ砂漠以南のサブサハラの2018年の経済成長率は3%と世界平均に届いていない。高成長国は東アフリカのルワンダ、エチオピア、ウガンダ、西アフリカのコートジボワール、セネガルなどでは、成長率が6～8%に達する（日本経済新聞2019年8月28日）。

2000～2011年の間に、中国は750億ドルを使って、ビルからダムまで1700の事業を支援した。大きなものではこれまで5つの鉄道事業が実現している。アフリカ諸国は、2004～2014年の10年間に中国輸出銀行から鉄道プロジェクト用として100億ドルを借りている。港と内陸を結ぶ鉄道が多い。40億ドルかけて750kmの鉄道が

陸封国エチオピアとジブチの紅海沿岸港を接続した。アジアババとジブチ港の輸送時間は従来の道路輸送3日間から鉄道輸送12時間になった。

中国から見ると、これらの鉄道事業は鉄鋼や建設資材の輸出マーケットだ。欧米も支援しているが中国ほど熱心ではない。その理由はアフリカ人がメンテナンスをしっかりとできるか懸念を持っているからだ。中国はチベット鉄道を成功させており、資金と政治的意思があれば、鉄道事業には困難はない。過去の植民地国家は異なる鉄道ゲージだったが、中国の作るのどこも標準ゲージで、どの国とも接続可能だ。しかし、中国は環境無視の事業を進め、非民主的仕組みで働き、中国人労働者を連れてくるので現地雇用が進まない、という批判もある。

③日本の経済協力の復活

日本の経済協力が復活し、中国の拠点化に対抗し、日本の拠点化を狙っている。予算を増額し、積極的に日本企業の海外進出を支援するため法制度を改正した。タイド資金協力の再導入（STEP）、インフラ施設の運営を日本企業が行なう（JOIN創設）など、従来日本の経済協力では為されていなかった経協対象施設の運営分野まで行えるようにした。

新ウランバートル空港への日本の援助、カンボジア・シアヌークビル港、ミャンマー・ティラワ港ターミナルが挙げられる。

人口減少が続く日本の今後の経済成長の源は、海外途上国の経済成長との連携の中にある。アセアンが日本、中国からの投資によりますます経済成長するという期待がある。目標の設定は、海外インフラシステムの受注額が2020年で30兆円（2010年実績は約10兆円）。現在までのところ、順調にこの目標に向けて日本の経済協力が進んでいると言われている。

一帯一路に対抗し、日本では「自由で開かれたインド太平洋」という言葉を使っている。南シナ海問題で反中国の国との連携を強化し、豪州、米国と共に「Blue dot Network」も立ち上げた。

5. 日本企業の港湾管理運営への進出

(1) カンボジア・シハヌーク港

2017年6月にシアヌークビル港湾公社(PAS)がカンボジア証券取引所に上場し、保有株式の25%(公開株)を売り出した際、中国政府と日本政府の株式争奪戦になり、なんと国際協力機構(JICA)が13.5%を取得した(公開株における筆頭株主)し、上組が2%取得した。その後2018年12月に阪神国際港湾(株)がPASの株式2.5%をJICAから取得、2019年5月に上組がPASの株式11%をJICAから取得し、13.0%の株主となった。これでJICAの持ち株は0%となった。2017年のPASの第1回株主総会ではJICAの推薦を受けて日本人K氏が立候補、非執行役員に就任、現在に至っている。

(2) ミャンマー・ティラワ港

インフラ施設の計画から運営まで一貫した取り組み(JOINの新設と活用)で港湾ターミナルへの協力を行っている。

川上はティラワ港の計画策定・設計を国際開発研究センター、日本工営が受注。川中は建設部分を東洋建設、JFEエンジニアリングが受注し、荷役機械を三井E&Sマシーナリーが受注。川下は運営を上組、住友商事、豊田通商、JOINが実施資金協力している。また、ターミナル整備費用に円借款を活用、港湾EDIシステム導入のため無償資金協力を活用、ターミナル運営会社にJOINが出資した。港湾特区(SEZ)を港湾に隣接して造成し、SEZの予約契約締結済み企業数は100社以上となっている。

(3) 日本企業の海外展開を支援する国策会社の設立

(株)海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN、資本金885億円、国93%、日本企業7%)は2014年10月に設立された。日本で「最初」のかつ「唯一」の海外インフラ投資に特化した機関だ。日本企業の海外展開を支援するため、海外の交通インフラ等の開発・運営に参画する事業に出資・融資を通じて資金支援する。

6. 一帯一路の中国への跳ね返り

中国、日本の出国率はそれぞれ11.6%、14.1%(2018年)。中国のアウトバウンド客が急増し、世界への理解が進みつつある。中国の経済繁栄は世界との取引の中にあることを、中国は十分認識している。

中国では富裕層が急増した。現時点で中国の中間所得層は3億人を超え、全世界の中間所得層の30%以上を占める。中国人民大学の向松祚教授日によると、国有企業と民営企業の軋轢が拡大している(日本経済新聞2019年11月14)。民営企業は私有財産がたまるが、それが国に取られるのではないかと真剣に考え始めている。しかも、香港の区議会選挙で民主派が勝利したことの国内報道を避けたことで、国内における政府の信頼が降下した。中国国内の社会経済的矛盾が拡大する可能性がある。

中国はさまざまな弱点を抱えるが、イデオロギー的に対処せず、現実的に対処する傾向がある。中国は自らが作り出した時代変化に合わせ統治体制を変えざるを得なくなるだろう。

中国の弱点として、次の点が考えられる。①米国との覇権争い、衝突、経済運営への影響。②政治的リスク、共産党独裁、権力争い、社会の腐敗。③隣国との領土問題、(東シナ海、南シナ海、インド国境)。④香港問題。⑤台湾問題。⑥国内治安問題。⑦エネルギー補給の脆弱性。

7. 一帯一路の活力を取り込む方法

日本が経済成長を続けられる源として予想されているものは、①東京、大阪などのベイエリア開発。②中国・アセアン・アフリカの経済需要の取り込み。③その他として、日本海沿岸地域の活性化方策として日本海地域を既存のフェリー航路で中国沿岸部に接続させる(早稲田大学・岩間正春氏)ことが考えられる。

中国はインフラ建設を通じて、中国の利益を考えながら、対象国の経済成長に貢献しようとしている。世界の多くの国が協調体制を取ろうとしており、世界経済の成長エンジンになりうる。しかし、あくまでも中国の稼ぐ仕組みの一つであり、中国の利

益第一で進む。対象国を従属国化することもありうる。対象国にとって、負担を上回る収入、利益がなければ、反中運動が起こる。中国は公害扱いされることとなる。

したがって、中国が世界の経済成長エンジンになるためには、対象国から、排斥されないことである。そのためには日本の「三方よし」(近江商人の教え)を適用したらよいのではないかと。

8. 北東アジア各国のBRIへの対応

韓国は、北朝鮮の協力無しでは中国の「一帯一路」政策に陸路では繋がらない。韓国はまずは南北間で経済協力を復活し、それを軸に北東アジア地域での広域的経済協力網を広げる戦略を持っている(李燦雨、2019年11月NEANETフォーラム)。

北朝鮮は従来から、中国への一方的従属を拒む努力をしてきた。北朝鮮国内での中国の経済回廊建設の展開は、対北朝鮮経済制裁以前からも北朝鮮との意見不一致で進めなかった。北朝鮮は中国と連携しながらも独自性を重視しながら開発する立場だ(李燦雨、2019年11月NEANETフォーラム)。

ロシアは、シベリア鉄道の有効的利用、上海協力機構、ユーラシア連盟などの強化の視点から一帯一路を効果的に利用している(吉田進、情報誌『港湾』2019年4月号)。

モンゴルは、一帯一路への出足が素早く、国内ではふつふつとした熱気があり、従来型の日米などの協力が色あせて見えるほどだ。中国とモンゴルは2014年5月国際協力のための一帯一路フォーラムの際、10項目について合意しており、商工銀行のウランバートル支店開設等すでに実現しているものも数項目ある。ロシア・モンゴル・中国天津の輸送実験も実施済みで、ラオス・中国・モンゴルの三者による輸送協定締結にも動きだしている(花田鷹公、情報誌『港湾』2019年9月号)。

2016年の蔡英文政権発足後、中国は台湾との断交を促す外交を進めている。蔡英文氏が総統選に勝利した2016年1月当時は22カ国と外交関係を結んでいた。2019年10月現在台湾との外交関係を持

つ国は15カ国に減少し、太平洋諸国は残り4カ国となった。ナウルとツバルが次の候補かもしれない。パラオとマーシャル諸島は米国との関係が密接で、台湾との関係維持を続けるかもしれない。

9. 結論

中国は一带一路政策（BRI）のもと途上国にインフラ建設援助することとしており、自国の利益と合わせ、途上国の経済成長のボトルネックの解決を目指している。

日本は従来から途上国インフラ開発の支援を行っているが、その成果は東アジアの現在の繁栄となって現れている。当然、日本も応分の利益を享受できている。

日本は近年になって新登場の中国 BRI への対抗も意識し、また日本の新たな成長源も意識して、ますます途上国へのインフラ投資に熱心だ。

途上国のインフラ整備が進むと、新しい産業が興り経済水準が上昇し、交易が活発化し、例えば当該国の消費需要などが

激増する。すなわち、膨大な消費需要が産まれる。ここにビジネスチャンスがある。

人口減少で経済の縮小が予想される日本にとって、オリンピックや万博の後、新たに経済成長を引き起こす環境をいかに作るか喫緊の課題だが、現在進行形の中国と日本との競争で生み出されようとしている新しい海外のマーケットに注目すべきだ。日本や中国が官民挙げて起こそうとしている途上国の膨大な需要に対応すべきである。

<質疑応答>

Q. アフリカや ASEAN 地域が援助で急激に発展する場合、弊害は起こらないのか。

A. 日本人専門家の目から見ると、問題は日本のような全国的な総合開発計画がないらしく、そういうものがないと事業同士の間にはひずみが出てくるように思える。しか

し、世界的には総合開発計画を持たない場合が多い。既存の権益が法律で制約されないので、やる気のある事業者がやることができる。それでどんどん事が進むが、どこかで弊害が出ることも考えられる。

Q. 海外インフラ建設工事の請負で、日本はあまり人を出したと聞くと新聞にもよく書いてあるが、どのようにお考えか。

A. 例えば、アフリカなど途上国では市や

港を作ろうとしたときに現地の労働者を使うのが当然だし、現地の人に金を回すのが当然だと日本は考えている。中国は自分で連れていくので、現地の人から見れば、雇用機会がないということになる。現地の人を働く場を作るのが日本人の経済協力だ。中国から見ると、そこで中国の失業者が救済され、海外を見聞すれば中国人の視野が広がると思う。それに、日本人は現地の過酷な建設現場には行きたがらないだろう。