

2016年9月26日 全11頁

中国が提唱して3周年を迎えた一帯一路

3年間で獲得された成果と今後の展望

経済調査部

エコノミスト 新田 堯之

[要約]

- 一帯一路が初めて提唱されてからこの3年間でパキスタンや中央アジア、東南アジアなど中国と地理的に近い地域を中心に幅広い種類のプロジェクトが進展した。
- マクロ統計から見れば、中国が一帯一路をきっかけに沿線国との経済的関係を格別に深めているとは言い切れない。背景の一つとして、一帯一路は新しい構想ではなく、中国が従来から沿線国で進めてきた各種プランを統合・強化する位置付けである点が指摘できる。
- アジアインフラ投資銀行(AIIB)やシルクロード基金等の支援機関も設立された。ただ、これらの金融機関が世界銀行・IMF・ADBといった欧米・日本が運営を事実上主導している国際機関と必ずしも競合するとは限らない。特にAIIBは第一号案件に入った4つのプロジェクトのうち3つで世界銀行やADB等といった国際金融機関と協調融資をする形を取っている。当面の間、AIIB等は既存の金融機関と時には競合、時には協調といった関係を取り続ける公算が大きい。
- 今後、一帯一路を一層進展させるに当たっての焦点は中国政府がプロジェクトの運営・管理体制の不備や安全保障面での摩擦をいかに緩和できるかであろう。

一帯一路の概要

一帯一路とは2013年に中国の習近平国家主席が提唱したアジア・アフリカ・欧州に跨る広大な経済圏構想であり、中国から中央アジアやロシアなどを貫き欧州に続く「シルクロード経済ベルト（一帯）」と中国沿岸部から東南アジア、インド洋を経由して欧州へ向かう「21世紀海上シルクロード（一路）」から構成される。

図表1：一帯一路の概要

一帯一路の内訳	一帯:シルクロード経済帯 一路:21世紀海上シルクロード
6大経済回廊	①:中国・モンゴル・ロシア経済回廊 ②:新ユーラシア・ランドブリッジ ③:中国・中央アジア・西アジア経済回廊 ④:中国・インドシナ半島経済回廊 ⑤:中国・パキスタン経済回廊 ⑥: Bangladesh・中国・インド・ミャンマー経済回廊
スローガンである「五通」	政策面の意思疎通・設備の相互連結・スムーズな貿易・資金の融通・人々の心の繋がり
一帯一路に含まれる国の概略	国数:65カ国(中国 東南アジア:11カ国 南アジア:7カ国 中央・西アジア:26カ国 中央・東ヨーロッパ:20カ国) 人口:約44億人(世界全体の約63%) 経済規模:約23兆米ドル(世界全体の約29%)
一帯一路を支える主な国際金融機関	・アジアインフラ投資銀行(AIIB) ・新開発銀行(BRICS銀行) ・シルクロード基金
中国の主な狙い(経済面)	・過剰生産業種の輸出先の確保 ・国際競争力が弱い産業の生産能力移転⇒イノベーションの促進 ・中西部地域の発展 ・人民元の国際化の加速 ・外貨準備の運用先の多角化 ・エネルギー調達手段の多角化

(出所)各種報道等から大和総研作成



(出所)中国中央電視台(CCTV)、三角形「白地図専門店」サイトより大和総研作成

この構想に沿った 6 大経済回廊も提唱されている。具体的には、中国・モンゴル・ロシア経済回廊、新ユーラシア・ランドブリッジ、中国・中央アジア・西アジア経済回廊、中国・インドシナ半島経済回廊、中国・パキスタン経済回廊、バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー（BCIM）経済回廊、が挙げられる。

一帯一路がカバーする国の数は諸説があるが、例えば中国の国務院新聞弁公室のウェブサイトに 2016 年 9 月 8 日付で掲載された記事¹によれば 65 ヶ国に達するという。同ウェブサイトによれば、一帯一路沿線国の人口は約 44 億人と世界全体の約 63%を占めるにも拘らず、経済規模は約 23 兆米ドルと世界全体の約 29%にとどまっている点から見て取れるように、多くは発展途上国である。

中国が一帯一路に注力する主な経済的背景は①過剰生産業種の輸出先の確保、②国際競争力が弱い産業の生産能力移転を通じた産業の新陳代謝の促進、③人民元の国際化の加速、④外貨準備の運用先の多角化、⑤エネルギー調達手段の多角化、等が指摘できる。以下では、①、②を解説する。

①に関して、中国は鉄鋼やセメント等の業種で過剰生産能力を抱えている故に、設備稼働率が低水準にとどまるという問題を抱えている。そのため、一帯一路のインフラ整備プロジェクト自体はもちろん、インフラ整備を通じて沿線国の経済成長が加速すれば、輸出増を受けてこうした過剰生産問題は緩和すると見込まれる。

②について、中国では労働コストの急激な上昇等の影響から労働集約的な製造業の国際競争力は低下した。同国の生産年齢人口は 2012 年以降において減少局面に入ったこともあり、イノベーションを加速して生産性を向上させなければ、いわゆる「中所得国の罠」に陥ってしまいかねない。こうした切迫した事情の下、中国政府は第 13 次 5 ヶ年計画（2016 年～2020 年）の中で「イノベーションは発展を牽引する第一の原動力であり、国家発展の中心に位置付け、イノベーションによる発展戦略を深く実施する必要がある」との考えを示している。したがって、中国政府が考える一帯一路の意義の一つは国際競争力が低下した産業を沿線国に移転させ、イノベーションを促すことであろう。

次々に進む大型プロジェクト

かくして生み出された構想の下で様々なプロジェクトが進展・完成している。図表 2 に示された経済回廊ごとの主なプロジェクトを見ると、パキスタンや中央アジア、東南アジアなど中国と地理的に近い地域を中心に幅広い種類の案件が進んでいることが窺える。

特筆すべきは中国・パキスタン経済回廊である。中国とパキスタンはインドと領土問題を抱えている共通点もあり、両国関係は極めて緊密である。この度の一帯一路においても中国は中

¹国務院新聞弁公室网站「“一帯一路” 建設三年进程和成果综述」（2016 年 9 月 8 日）
（URL: <http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slx/31200/Document/1490511/1490511.htm>）

国・パキスタン経済回廊を旗艦プロジェクトと位置付けており、その規模は総額 460 億米ドルに達する。中国は 2015 年にパキスタンと同国中西部のグワダル港を 43 年間租借する覚書を交わした。そして、そのグワダル港から北東にパキスタンを縦断し、新疆ウイグル自治区のカシユガルに至る約 3,000km に達する高速鉄道・高速道路・パイプラインを建設するというメガプロジェクトを進めている。

図表 2：一帯一路の主なプロジェクト

中国・モンゴル・ロシア経済回廊	<ul style="list-style-type: none"> ■2014年にロシアから中国向けに天然ガスを年間380億立方メートル(中国の年間消費量の約20%)を30年間供給する契約が締結(シベリアの力) ■2015年にロシアから中国向けに天然ガスを年間300億立方メートル供給する契約が締結(シベリアの力2) ■ロシアのモスクワ・カザンを結ぶ高速鉄道建設プロジェクトを中国企業連合が落札(2020年開業予定) <ul style="list-style-type: none"> ・中国側が62億米ドルのローンを供給する予定 ・将来的には北京まで延線する構想も ■モンゴル・ロシアと国境での協力協定を締結
ニューラシア・ランドブリッジ	<ul style="list-style-type: none"> ■中国と欧州を結ぶ国際貨物列車「中欧班列」が発展 <ul style="list-style-type: none"> ・常時運輸システムが確立 ・2015年の本数は前年比2.7倍増、2016年前半の本数は同2.5倍増 ・現在の路線数は39路線、さらに13路線が新規建設中 ・対象地域も持続的に拡大: 中国国内の16都市と欧州の8カ国・12以上の都市を結び付けた
中国・中央アジア・西アジア経済回廊	<ul style="list-style-type: none"> ■ウズベキスタン・タジキスタン・キルギスと新たなパイプラインの建設を2013年に合意 ■カザフスタンの首都アスタナで中国企業がライトレールを建設予定(2018年完成予定) ■ウズベキスタンのアングレン・バップ間を結ぶ鉄道が中国企業の下で建設中 <ul style="list-style-type: none"> ・道中にあるカムチック峠トンネルは全長19.2kmと中央アジア最長(2016年2月末に開通) ・ウズベキスタンの総人口の3分の1に当たる1,000万人がカバーされる模様 ・将来的にはウズベキスタン・キルギス・中国を結び付ける構想も
中国・インドシナ半島経済回廊	<ul style="list-style-type: none"> ■インドネシアのジャカルタ・バンドン間を結ぶ高速鉄道整備事業を2015年に受注(2019年完工予定) <ul style="list-style-type: none"> ・書類不備等を原因に建設許可が下りない時期もあった ・その後、2016年7月に運輸省から建設許可を得た ■ラオスを南北に貫く高速鉄道整備事業が中国企業によって2015年に開始 ■タイとバンコクからラオスとの国境まで続く高速鉄道整備事業を2014年に合意 <ul style="list-style-type: none"> ・しかし、資金面等の条件が合わず交渉は決裂 ・2016年3月に全体の3分の1の区間をタイ側が建設することとなった(それ以外の区間は交渉中)
中国・パキスタン経済回廊	<ul style="list-style-type: none"> ◎一帯一路の「旗艦プロジェクト」との位置づけ ◎投資総額は460億米ドルに達する模様 ■グワダル港の経済特区を43年間運営する覚書をパキスタンと2015年に交わした ■中国のカシユガル(新疆ウイグル自治区)からグワダル港を結ぶ高速鉄道・高速道路・パイプラインが建設中
バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊	<ul style="list-style-type: none"> ■中国の雲南省とミャンマーのラカイン州チャオピューを結ぶパイプラインが2015年に稼働 ■バングラデシュで中国企業がパドマ橋の建設事業を2014年に開始(2018年末に完工予定) <ul style="list-style-type: none"> ・2016年8月にはパドマ橋の鉄道建設事業を中国企業が受注
21世紀海上シルクロード	<ul style="list-style-type: none"> ■スリランカで中国企業によるコロンボ港の整備工事が2014年に開始 <ul style="list-style-type: none"> ・一度中断したものの、2016年3月に再開が認められた ■スリランカで中国企業によるハンバントタ港の第二期の建設が間もなく完工予定 ■モルディブで2016年3月に国際空港と首都マレを繋ぐ橋の建設が開始(2018年半ば完工予定)

(出所) 各種報道等から大和総研作成

ロシアとは主にエネルギー分野の結び付きを深めている。2014年にロシアから「シベリアの力(東ルート)」というパイプラインを経由して、天然ガスを中国沿岸部へ年間380億立方メートル(中国の年間消費量の約20%)を30年間供給する契約が締結された。同じく、両国は2015年には「シベリアの力2(西ルート)」を通して中国内陸部に年間300億立方メートルの天然ガスを供給する契約に署名した。エネルギー分野以外の協調としては、モスクワからカザンまでの約800kmを結ぶ高速鉄道プロジェクトを中国企業が落札した。この路線を将来的には北京まで延線する構想もあるという。

中央アジア諸国とも中国はエネルギー分野で関係を深めてきた。トルクメニスタンからウズベキスタン、タジキスタン、キルギスタンを経由し、中国西部に向かう中央アジア-中国パイプライン(A線、B線)やカザフスタンを結ぶパイプラインが一帯一路以前に稼働していたが、

2014年にはA線、B線と並行に走るパイプラインであるC線が稼働した。中国はこれらのパイプラインから輸入する天然ガスの量は年間550億立方メートルに達するという。加えて、年間300億立方メートルの輸送能力を持つパイプラインであるD線の建設中であるものの、工事は遅延しているという。中国は中央アジアでも鉄道プロジェクトの建設を加速させている。例えば、2016年2月にはウズベキスタンのアングレンとパップ間を結ぶ鉄道工事の中でも難所であったカムチック峠のトンネルが開通した。この鉄道路線は将来的には拡張してウズベキスタンのみならず、キルギス、中国を結び付ける予定である。

東南アジアでは高速鉄道建設プロジェクトが目立つ。ただ、その中身は順風満帆ではない。例えば、インドネシアで中国は日本との受注競争に競り勝ったものの、書類不備等を原因に建設は遅延している。加えて、中国南部の雲南省・ラオス・タイ・マレーシア・シンガポールを繋ぐ高速鉄道の建設に関しても、中国の影響力が強いラオスでは建設が開始されているものの、タイでは資金面等で折り合いがつかず、結局全体の3分の1の区間をタイ側が建設し、それ以外の区間は未定になった。マレーシア・シンガポール間の高速鉄道プロジェクトは2017年に入札予定であるが、日本勢との激しい受注競争は避けられず、先行きは不透明である。

BCIM経済回廊ではバングラデシュで同国有数の河川であるパドマ川を跨ぐパドマ橋の建設が進められている他、直近2016年8月にはパドマ橋に鉄道を敷設する建設事業を中国企業が受注した。さらに、ミャンマーでは、北西部沿岸のチャオピューから中国の雲南省に続くパイプラインが2015年に稼働を開始した他、水力発電所の建設も進んでいる。

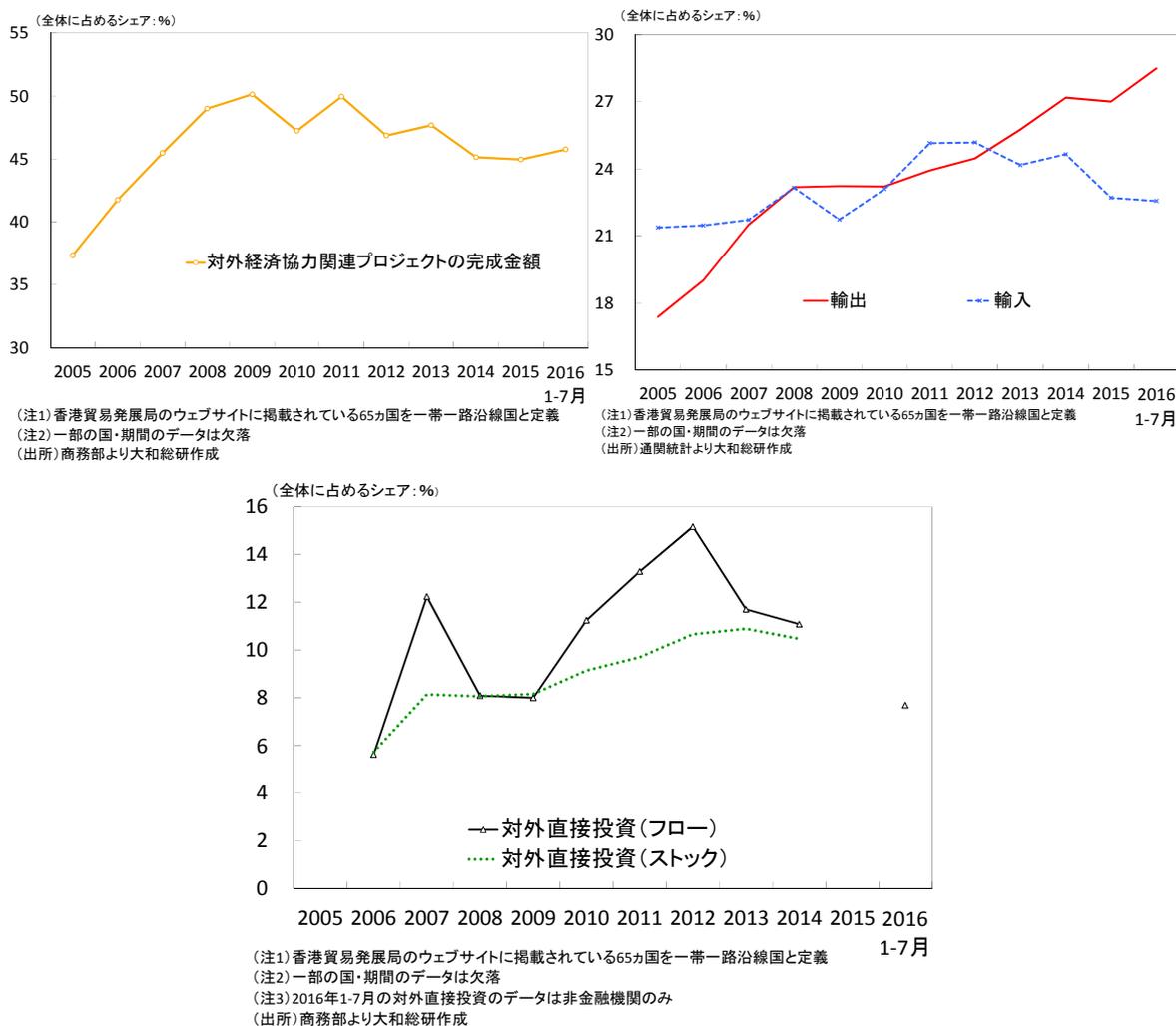
欧州でも中国は着実に布石を打っている。中国とヨーロッパを結ぶ鉄道の一つである新ユーラシア・ランドブリッジでは国際貨物列車「中欧班列」の輸送能力が強化された。その結果、運行本数は2015年通年で前年比2.7倍、2016年上半年も前年同期比2.5倍と急増している。

海のシルクロードでも中国主導のプロジェクトが進められている。スリランカでは2014年に着工したコロンボ港の整備工事が一時中断（理由は後述）したものの、2016年3月に再開が認められた他、ハンバントタ港の第二期の建設が間もなく完工予定である。さらに、モルディブでも2016年3月に国際空港と首都マレを繋ぐ橋の建設が開始された。

マクロ統計から見る一帯一路の位置付け

ミクロレベルでの大型プロジェクトがいくつも始動したものの、マクロ統計からは重大な変化は観察されない。実際、中国から一帯一路沿線国向けの貿易金額や対外直接投資金額等が世界全体に占めるシェアを見ると、輸出を除けば概ね緩やかな上昇が観察されるものの、総じて中国が一帯一路をきっかけに沿線国との経済的関係を格別に深めているとは言い切れない。背景の一つとして、一帯一路は新しい構想ではなく、中国が従来から沿線国で進めてきた各種プランを統合・強化する位置付けである点が指摘できる。

図表 3：中国と一帯一路の沿線国間の経済的関係の推移



AIIB を初めとした国際金融機関も整備

アジア新興国は元よりインフラ需要が非常に大きかったものの、多くの国では長期かつ巨額の資金調達に対応可能な金融システムは整備されていない。そこで登場するのが、世界銀行等の国際金融機関であるが、融資の手続きが煩雑な点、さらに世界銀行と IMF に関しては構造調整プログラムという仕組みの下で、融資条件に公的機関の民営化や緊縮財政などの構造改革を迫った点が新興国から不興を買った。こうした事情もあり、アジア新興国にとって、国際金融機関に対する自国の交渉力を高める意味で新たな国際金融機関の設立は歓迎できる話である。

他方、中国は米国や日本が主導する国際金融機関では発言力が小さいという不満を持っていた。例えば、IMF では2010年に中国を含めた新興国の発言権を高める改革案が出されたものの、米国議会の反対を受けたため、改革案の承認に5年を要した。アジア開発銀行でも、中国の議決権は日本の12.8%、米国の12.7%を大きく下回る5.5%にとどまり（すべて2015年末時点の数値）、総裁のポジションには常に日本人が就いてきた。こうした事情を踏まえれば、中国が世界第2位に達した自国の経済規模に見合う、またはそれ以上の発言権が得られる国際金融機関

の設立を志向したのも無理はない。

こうした背景の下、中国主導で設立した国際金融機関の中で第一に挙げられるのが、アジアインフラ投資銀行（AIIB）である。当初、AIIB に加盟国が集まらない観測も一部にあったものの、その後、英国を初めとして欧州主要国が加入したことが追い風となり、2015年12月の正式発足時には57カ国に達した。その勢いは今でも衰えておらず、同行の金立群総裁は2016年末に加盟国数は90カ国を超えるとの考えを示している。資本金は発足時に1,000億米ドルであり、出資比率は上位3カ国が新興国と定められている。出資比率が最も高いのは29.7%の中国、続いてインド（同8.3%）、ロシア（同6.5%）、ドイツ（同4.4%）、韓国（同3.8%）である。AIIBでは重要事項の承認に4分の3の賛成が必要であるため、中国が事実上の拒否権を有する唯一の国である。AIIBはアジアにおけるインフラ開発やその他の生産セクター、（具体的にはエネルギー、電力、輸送・通信設備、地方のインフラ整備、農村開発、水供給、公衆衛生、環境保護、都市開発、物流等が含まれる）に注力する。

新開発銀行（BRICS銀行）はブラジル・ロシア・インド・中国・南アフリカの5カ国によって2014年7月に設立された。当初の出資金額は500億米ドルであり、各国が100億米ドルずつ出資する。今後、出資金は1,000億米ドルに膨らむ予定であるが、BRICSの出資比率は55%を下回らない仕組みである。BRICS銀行の案件は今のところBRICS圏内にとどまり、内容は水力発電等の再生可能エネルギー整備プロジェクトばかりである。再生可能エネルギー整備プロジェクトが多い理由は、BRICS銀行の設立目的の一つに「持続可能な成長をサポート・加速させる」と示されているためであろう。BRICS銀行と同時に、通貨危機等の緊急時に外貨準備を融通する1,000億米ドル規模の基金が設立された点も重要であろう。出資金額は経済規模に応じて決められている模様であり、中国が410億米ドル、ブラジル・ロシア・インドは各180億米ドル、南アフリカが50億米ドルである。AIIBやBRICS銀行が世界銀行やADBが対となる機関だとすれば、この基金はIMFやチェンマイ・イニシアティブと対になる組織だといえよう。

シルクロード基金は中国単独で運営している金融機関である。他の2機関と異なり基金という位置付けである。設立時点の資本金は100億米ドルであり、外貨準備からの繰り入れの他、中国投資有限責任公司（CIC）や中国輸出入銀行などの中国政府系機関による出資が中心となっている。なお、一号案件はパキスタンにおける水力発電所の建設であり、中国のパキスタンとの関係性を重視している点がここからも窺われる。

図表 4： 一帯一路を支える主な金融機関のプロフィール

アジアインフラ投資銀行	
設立時期	2015年12月
本部所在地	北京
参加国数	設立当初は57カ国 ・2016年8月末までに新たに20カ国が加盟を申請 ・2016年末までに90カ国を超えるとの観測も
資本金	1,000億米ドル(アジア域内: 75% 域外: 25%) ・出資比率上位3カ国は新興国 ・中国が最大の出資者(比率: 約30%) ・重要事項の議決には75%以上の投票権が必要 ⇒中国は事実上の拒否権を持つ
初の案件	以下の4案件 (2016年6月発表) ・バングラデシュの地方電力拡大計画に対しAIIB単独融資で1.65億ドル ・インドネシア全国のスラム街の改善に対し世界銀行との協調融資で2.165億ドル ・パキスタンの「M4」高速道路(シアルコート-ケーンウォール区間)建設に対しADBと英国国際開発省との協調融資で1億ドル ・タジキスタンの首都ドゥシャンベとウズベキスタンとの国境地域を結ぶ道路建設に対し欧州復興開発銀行との協調融資で2.750万ドル

(出所) 各金融機関のウェブサイト等より大和総研作成

	シルクロード基金	新開発銀行(BRICS銀行)
設立時期	2014年12月	2014年7月
本部所在地	北京	上海
参加国数	中国のみ	5カ国(ブラジル・ロシア・インド・中国・南アフリカ)
資本金	当初: 100億米ドル 将来: 400億米ドル ・当初の資本金は外貨準備から65億米ドル、中国投資有限責任公司(CIC)と中国輸出入銀行、から15億米ドル、国家開発銀行から5億米ドル	当初: 500億米ドル 将来: 1,000億米ドル ・当初の資本金はBRICS5カ国が100億米ドルずつ拠出 ・他国の参加も認めるがBRICS5カ国の出資比率は55%を下回らない
初の案件	パキスタンのカrot水力発電所の建設事業へ16.5億米ドルの投資 (2015年4月発表)	総額8.11億米ドルの再生可能エネルギー関連事業への融資 (2016年4月発表) 内訳(ブラジル: 3億米ドル 中国: 8,100万米ドル インド: 2.5億米ドル 南アフリカ: 1.8億米ドル) ※ロシアへ対する初の融資はカレリアにおける小規模水力発電所の建設事業に対する1億米ドルの融資 (2016年7月発表)

(出所) 各金融機関のウェブサイト等より大和総研作成

もちろん、これらの金融機関が世界銀行・IMF・ADB といった欧米・日本が運営を事実上主導している国際機関と必ずしも競合するとは限らない。特に AIIB は第一号案に入った 4 つのプロジェクトのうち 3 つで世界銀行や ADB 等といった国際金融機関と協調融資をする形を取っている。さらに、BRICS 銀行も 2016 年 9 月 9 日に世界銀行とインフラ整備に関わる協力関係を強化する旨の覚書を結んでいる。融資先の債務不履行リスクを分散できる点では世銀などと AIIB 等

は時には協力関係を結べる存在である。加えて、開発金融の経験が少ない AIIB 等からすれば、この世界で何十年間もの実績を積んだ世銀や ADB と同じプロジェクトに入ることは自身のスキルを磨く好機でもある。したがって、当面の間、AIIB 等は既存の金融機関と時には競合、時には協調といった関係を取り続ける公算が大きい。

実行段階に向かう一帯一路の展望と課題

中国政府はこの 3 年間で一帯一路は大きな成果を上げたと評価した上で、今後は実行面に一層注力する方針を示している。例えば、2016 年 8 月に王毅外交部長が行った挨拶の中では「一帯一路建設は過去 3 年間に大きな早期収穫を得た」と総括した後に、「一帯一路建設は制度を整備する段階から実行段階へ向かっており、より深いレベルに邁進している。」と述べた。さらに同月、習近平国家主席が行った重要講話の中では「一帯一路の建設は無から有、点から面に移り変わっており、進捗度と成果は予想を超えている。」と評価した上で、8 項目の指示を出した。

図表 5：習近平国家主席が一帯一路の建設に向けて指示した 8 項目

①	思想の統一を進め、各国で協議・建設・共有し、平等を遵守して相互利益を求める。重点的な方向をしっかりと把握し、重点国家・地域・プロジェクトに焦点を合わせ、発展という最大公約数をしっかりと掴む。中国人だけではなく、(一帯一路)沿線各国の人々に幸福をもたらす。各国が中国の発展という快速列車に乗ることを歓迎する。各国及び国際機関による参加・協力を歓迎する。
②	計画を着実に実施し、綿密に段取りを進め、正しい方向に力を集中する。一帯一路の建設に関わる具体的な政策措置の検討を進める。運用方法を刷新し、関連するサービスを整備し、インフラの相互接続・エネルギー資源の開発・利用、経済・貿易・産業協力区の建設、産業の革新技術へのサポート、等の戦略的な優先項目を重点的に支持する。
③	統一的な協調を推進し、陸と海の統一・内と外の統一を堅持する。政府と企業の統一を強化する。国内企業による沿線各国への投資・進出を歓迎する。また、沿線各国の企業による国内への投資・進出も歓迎する。一帯一路建設と北京市・天津市・河北省の共同発展、長江経済ベルト等の国家戦略との結びつきを強化する。西部開発・東北振興・中部掘起・東部率先発展・国境開発開放、との連携を強化する。全方位の開放、および東部・中部・西部の連動した発展を牽引する。
④	鍵となるプロジェクトを着実に実施する。インフラ設備の相互連結や経済・貿易・産業の協力区を足がかりとし、一連の模範となるプロジェクトをしっかりと実施する。早期に成果を出し、関係諸国に絶えず満足感を抱かせる。
⑤	金融のイノベーションを着実に進める。国際化に対応した融資モデルを刷新し、金融分野での協力を深化させ、多層的な金融プラットフォームを作り上げる。一帯一路の建設を支える長期的・安定的・持続可能な・リスクのコントロールが可能な、金融システムを構築する。
⑥	民心が相通じるよう着実に進め、シルクロードの精神を大いに発揚する。文明の交流を推進し、人的・文化分野の協力を重視する。
⑦	世論への宣伝を着実に進める。一帯一路の建設による成果を積極的に宣伝し、一帯一路の建設に関わる学術研究・理論面からのサポート・言語システムを推し進める。
⑧	安全保障を着実に進める。安全リスク評価、観測や事前の警報・応急処置、を万全な状態にし、健全な作業体制を作り上げる。作業班を細分化する。関連する計画・措置を各プロジェクトの実行機関・企業にしっかりと伝える。

(出所)各種報道等から大和総研作成

したがって、今後、東南アジアや中央アジアのような既にプロジェクトが展開されている地域では、プロジェクトの実行に一層重きが置かれる可能性がある。一方、その域に達していない西アジアや欧州ではプロジェクトの策定ペースが加速すると見込まれる。注目される国の一つとしてイランが挙げられる。既に 2016 年 2 月に中国からカザフスタン、トルクメニスタンを経由してイランの首都テヘランに向かう貨物列車が月に 1 回運行するようになったが、今後は

延線してヨーロッパ方面に向かう予定である。また、パキスタンからアフガニスタンを経由し、イランへ続くパイプラインの建設も進展するかもしれない。

他方で、中国は一帶一路を取り巻く様々な問題を緩和する必要もある。

問題の一つはプロジェクトの管理・運営体制である。例えば、インドネシアで実施中の高速鉄道建設プロジェクトでは、中国企業は書類不備等が原因で建設許可が取れていないにも拘らず、プロジェクトを開始するという「見切り発車」を実施した後、当局から建設許可が得られずに着工できない状態が暫く続いた。

受注プロセス等の不透明性も批判を受けることもある。例えば、スリランカでは中国重視の姿勢で知られたラジャパクサ前政権時に、中国はコロombo港の整備工事を含め数多くのインフラプロジェクトを締結した。しかし、2015年にシリセナ政権が誕生すると状況は一変した。同政権はコロombo港の整備事業を含め、多くのインフラプロジェクトの契約が適切な承認手続きを得ていないと主張した。一部の閣僚からは「中国企業が関与する多くのインフラプロジェクトの契約には疑わしい点が多い。中国企業は汚職によってプロジェクトの入札時に他の企業の参入を妨げている。」等の批判を行った。

環境面への配慮も課題の一つである。中国国外の事例としては、ミャンマーで中国企業が主導した水力発電施設（ミッソンドム）の建設に対し、周辺住民等から環境破壊を懸念する声が寄せられたため、ミャンマー政府は2011年に当該プロジェクトを中止する判断を下した。中国は近年まで経済成長を優先するあまり、土壌・水質・大気汚染などの環境面への配慮を疎かにしてきた。こうした負の歴史を知った国々の一部が環境問題を懸念して、中国主導のインフラ建設や生産設備（とりわけ有毒物質を排出しかねない重化学産業）の国内移転に対して反発しても不思議ではない。

安全保障面での緊張の高まりも重要な問題の一つである。中国政府（や政府系メディア）は一帶一路の経済的・文化的な面を強調し、地政学的な野心は存在しないと主張する。しかし、一部の国々では、中国が建設した鉄道や港湾等が有事の際には軍事目的で利用されるとの懸念は絶えない。例を挙げると、中国と領土問題を抱え、軍事衝突を繰り返した過去を持つインドの反発が強まる可能性がある。インドでは「21世紀海上シルクロード」の実態はいわゆる「真珠の首飾り戦略」（中国が整備する港を結ぶとインドに掛けられた首飾りのような形状となる）だと警戒する向きも多い。中国の原子力潜水艦がコロombo港へ寄港したケースやモルディブで外国人に土地所有を解禁する憲法改正が実施された話等がインドの不信感を増幅させたとみられる。こうしたこともあり、モディ首相はスリランカの国会で演説した際、「インド、スリランカ、モルディブ3国間の安全保障協力を他のインド洋地域に拡大する必要がある」と述べるなど、中国へ対抗する意思を強くにじませている。インドの立場から見れば、一帶一路のプロジェクトが進展するにつれ、裏庭とも言えるインド洋で中国が勢力を伸ばす上に、長年敵対関係にあるパキスタンの国力が増強されるというダブルパンチを受けるリスクが高まってしまう。

まとめ

一帯一路には経済的なメリットも大きい。中国からすれば立ち遅れた産業の生産能力移転を通じ、現政権が推し進めるサプライサイドの構造改革が加速する等の利点が指摘できる。他方、インフラ整備を実施する資金も技術も不足するアジア新興国にとっては時には資金調達面までのサポートが得られる中国主導のインフラプロジェクトは慈雨とも言えるかもしれない。日本にとっても、道路・鉄道の充実を通じた物流環境の改善自体は歓迎すべき話である。一方、今までプロジェクトの様々な段階で汚職疑惑や環境破壊等のトラブルも発生した上に、一部の国々では一帯一路の裏の目的は地政学的な勢力の伸長であるとの疑念を依然として抱いている。

一帯一路が初めて提唱されてからこの3年間で様々なプロジェクトが進捗し、AIIB やシルクロード基金等の支援機関も設立された。今後、一帯一路を一層進展させるに当たっての焦点は中国政府がプロジェクトの運営・管理体制の不備や安全保障面での摩擦をいかに緩和できるかであろう。

以上