

一帯一路とアジア・日本

環日本海経済交流センター シニアアドバイザー 福井 孝敏

一帯一路の概要

中国の習近平国家主席が2013年に提唱した「一帯一路（「シルクロード経済ベルト（一帯）」と「21世紀海上シルクロード（一路）」から構成。図1参照）が2017年5月の「一帯一路フォーラム」を経て着実に進展し始めている。本構想は東アジアとヨーロッパの経済圏を連結するもので、5つの分野（政策、インフラ、貿易・投資、金融、民間協力）に於ける交流・協力の促進を目指している。北京に於いて29か国の首脳を含む130か国以上の国及び70の国際機関が参加して上記フォーラムが開催され、また中国の第13次5か年計画（2016～2020年。以下、「13-5計画」）でも重要な国家戦略の一つと位置づけられた。

この構想が打ち出された背景としては、世界の政治・経済で日々存在感を増している中国として①米国のリバランス政策による安全保障、経済両面での中国への圧力への対応、②国内経済成長の

減速による「新常态」への対応（需要創出）、③周辺諸国との関係の安定化の確保、④拡大する中国企業の海外投資の権益保障等、経済面のみならず多分に安全保障面を含む地政学的戦略があるものと考えられる。

「一帯一路」のルート上には中国を含む65か国があり、そのGDP合計は世界の31%、人口に於いても同63%を占め、世銀の試算では2014～2020年の7年間のインフラ需要は6,360億ドルという巨大な構想である。中国はこの巨大な構想を金融面から支えるツールとして「アジアインフラ投資銀行（AIIB）」と「シルクロード基金（SF）」を設立した。AIIBは2015年12月の設立時には57か国が参加（その後、70か国に拡大し、67か国のADB（アジア開発銀行）を上回った）し、SFは400億ドルの資金（その後、更に1,000億元（約160億ドル）を増資）を有し、具体的プロジェクトへの融資も徐々に実行されつつある。

図1 中国の「一帯一路」構想（海と陸のシルクロード）



（出所）通商白書2017年版「一帯一路」地図（経済産業省）（<http://www.meti.go.jp/report/tshaku2017/2017honbun/i1310000.html>）を元に加工して作成

一帯一路とアジア

それでは、この「一帯一路」を進める中国とアジア諸国はどのように関わっているのだろうか。

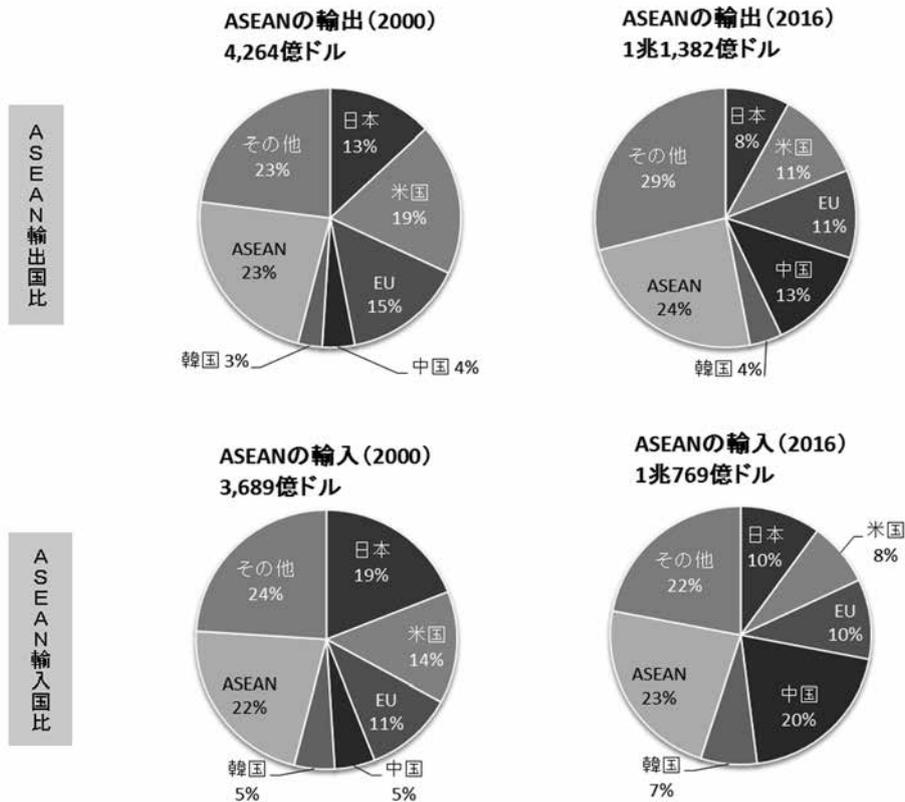
アジア諸国と中国との経済関係は近年に於いて、中国の経済発展に伴い、特に貿易に於いては急拡大をしており、実際にASEANの輸出入について見れば、2000年には中国のシェアは日本の1/3以下であったが、2016年では中国が輸出入共に日本を大きく上回るばかりか、「ASEAN最大」のパートナーとなっていて、ASEANへの外国直接投資に於いても、最大の日本を急速に追い上げている。(図2及び3参照)

また、地域のインフラについても運輸関連や電力建設等、今後膨大な需要が見込まれており、こうした背景から上記のAIIBやSF等へのアジア諸国の期待は極めて大きなものがあるのは容易に想像出来る。実際、AIIBにはアジアでは日本、台湾及び北朝鮮を除く全ての国が参加している。

これを中国側から見れば、経済面での交流拡大もさることながら、ASEANを始めとするアジア地域は、「中国経済最大のアキレス腱」とも言える中東・アフリカの産油国からの原油輸送路に当たり、南シナ海等で確執が深まる米国との関係を考えればその安全確保は国家の最優先課題と言っても過言ではない。最近の中国とミャンマー、スリランカ、モルディブとの関係を見てもそれは明らかだろう。実際、中国は「13-5計画」で一帯一路の地域内で6本の国際経済協力回廊(注を参照)を建設する方針を明記しており、それらは全てアジア域内を対象としていることから窺える。

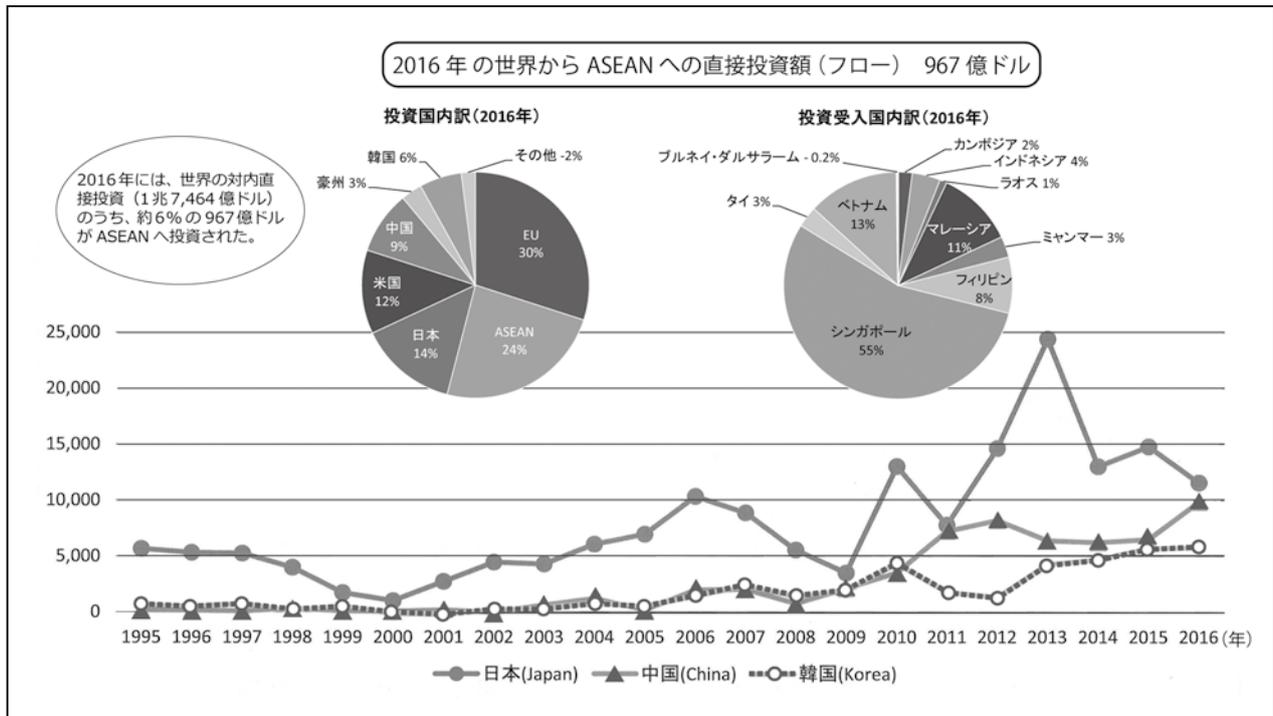
(注) ①中国～モンゴル～ロシア ②中国～中央アジア～西アジア ③中国～インドシナ半島 ④新ユーラシアランドブリッジ ⑤中国～パキスタン ⑥中国～ミャンマー～バングラデシュ～インド

図2 ASEANの貿易相手国・地域の推移 (物品)



(出所) ASEAN情報マップ2017年12月改訂版 p.12

図3 世界日中韓の対ASEAN直接投資額の推移（フロー）（単位：100万米ドル）



（出所）ASEAN情報マップ2017年12月改訂版p.7

一帯一路と日本

翻って日本はどうだろうか？現政権は発足以来、外交の基本方針として「自由と繁栄の弧」を掲げ推進して来ており、また2016年には近年中国が存在感を急速に高めているアフリカでの会議に於いて「自由で開かれたインド太平洋戦略」を発表している。

また、インドのモディ首相は2017年5月に日本との協力による「アジア・アフリカ成長回廊」を提唱している。

これらの動きは、見方によれば中国に対して対抗的と言えなくもなく、AIIBへの日本の不参加や、上記の「一帯一路フォーラム」にAIIBには参加しているインドが欠席した事実もあり、アジア諸国から見ると日中それぞれへの対応に苦慮する側面があるかも知れない。

そのような環境の中で、日本政府は2017年6月、「一帯一路」への協力姿勢を表明し、同年11月の日中首脳会談で「第三国市場に於ける日中民間協力」を推進する方針で合意した。

筆者はこの方針は地域の安定を図る上で重要な

ものであると認識する。例えば、日中両国共通の弱点である石油の安定確保のための協力は、ある意味で日中両国が「運命共同体」を形成することにもなり、さまざまな効果を期待出来るのではないか。

そのための具体的案件として、日中両国と良好な関係にあるタイのマレー半島横断石油パイプラインを建設するのはどうであろうか。（図4及び5参照）。その安全性に懸念があるマラッカ海峡に代替する石油の輸送ルートが確保され、且つそこに石油の取引市場や備蓄基地を創設することにより、アジアの中心で中東・アフリカの石油が入手可能となり、同時に非常時の域内の石油需給の緩和に役立つ。更にアジア市場争奪の度を増している産油国を日中両国の協力パートナーとして引き入れることを通じ、「産消協力」のモデルともなり得る。

残念ながらタイの現政府の本件への優先順位は低いのが、将来の内外の状況変化で変わり得るかも知れない。（実際、「一帯一路」構想が出た後、中タイ両国間では「パイプライン」でなく同地域に

「運河」の掘削を目指す動きがある。) 世界第一と第二の石油輸入国である日中両国が、

国家の命運を握るエネルギー安全保障に於いて協力することの意義は計り知れなく大きいと思う。

図4 中東・アフリカ原油の東アジア向け輸送ルート

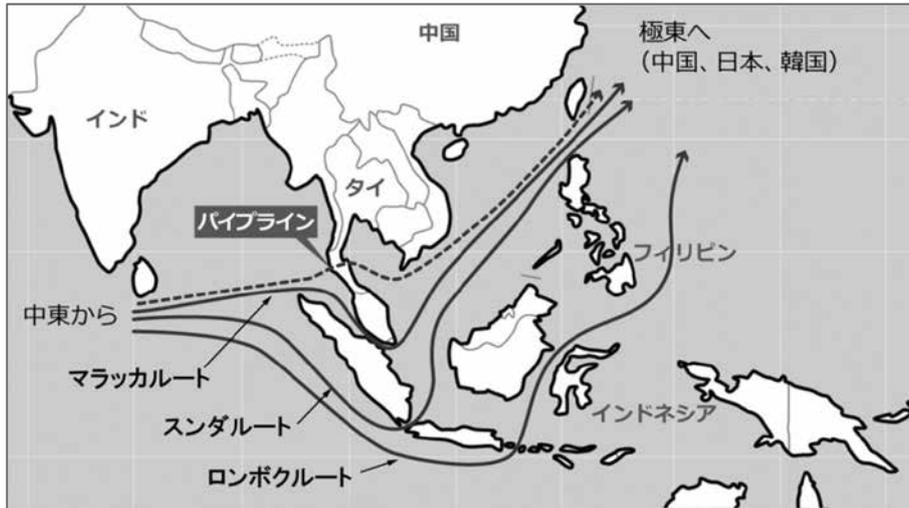


図5 マレー半島横断石油パイプライン概念図

