

一帯一路構想 10 年

2023 年 11 月 1 日

エコノミスト

多摩大学客員教授

結城 隆

■一帯一路構想の歩み

2013 年 9 月、習近平国家主席はカザフスタンのアスタナで、「シルクロード経済ベルト構想」を披露した。実は、この構想のもともとの発想は、中央アジア諸国と中国との連携を深めることが目的だった。ソ連崩壊後、旧ソ連に属していた中央アジア諸国の経済状況は芳しいものではなかった。中央アジア地域の経済発展は地域の安定にもつながる。中国に隣接するユーラシア諸国との経済政策協調、交通インフラの整備、貿易の円滑化、そのための現地通貨の使用を進めることに主眼が置かれたのもそのためである。

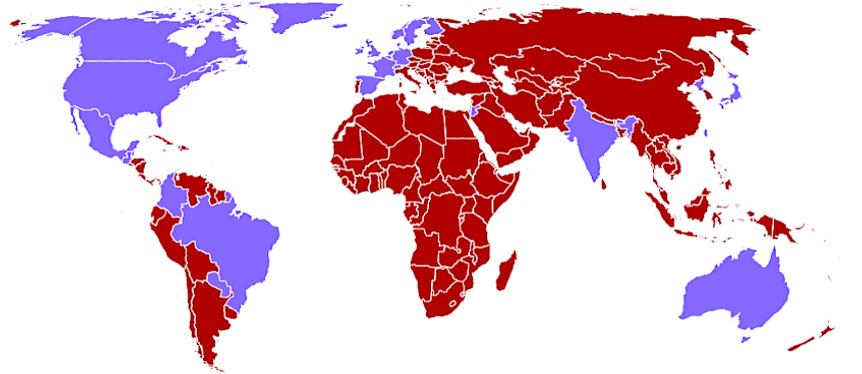
それから 21 か月後、習近平国家主席はインドネシアにおいて、改めてシルクロード経済圏構想について語ったが、そこで新たに「海のシルクロード」構想が打ち出さされた。但し、これは主に ASEAN 諸国との経済協力の緊密化を目指したものであり、インド洋まではまだ視野に入っていなかった。2013 年から 14 年にかけて今日の一帯一路構想が作り上げられていったわけだが、この構想は当初は近隣諸国との経済協力協定という性格をもつものだった。

また、この構想の背景にある中国の経済的な課題も無視できない。2013 年に発足した習近平政権は、胡錦涛政権時代の「野蛮成長」による膨大な負の遺産も継承した。不動産価格の高騰、環境汚染、許認可を巡る腐敗の蔓延、そして重厚長大産業が抱える過剰生産能力、過剰在庫問題などである。政権交代のタイミングで発生した薄熙来への失脚も、中国経済の先行きに暗雲を投げかけた。とくに、過剰生産能力と過剰在庫問題は、投資効率を著しく低下させており、この削減は喫緊の課題でもあった。その対策として打ち出されたのが対外経済関係の一層の拡充だった。その意味、一帯一路構想は、国内の過剰生産能力の捌け口としての役割も期待されていたといえる。

しかし、中国の経済成長と対外貿易が拡大するに伴い、一帯一路構想も大きな広がりを見せ、内容もまた進化・多様化していった。インフラ整備は、鉄道や道路から港湾、パイプライン建設、さらには通信関連インフラ(デジタルインフラ)整備の分野に広がり、金融財政面では、アジアインフラ銀行やシルクロード基金の設立、各国の自国通貨での貿易拡大、人民元とのスワップ協定にまで拡大した。また、文化交流や教育といった分野も重視され、人と人とのつながりの拡大にも力点がかけられるようになった。また、一帯一路構想のもとで、様々な「シルクロード」協力事業も打ち出された。北極のシルクロード、健康シルクロード、グリーンシルクロードなどである。宇宙シルクロードもあるそうだ。こうした拡大をもたらしたのが一帯一路構想加盟国の拡大である。一帯一路構想について中国と MOU(意向

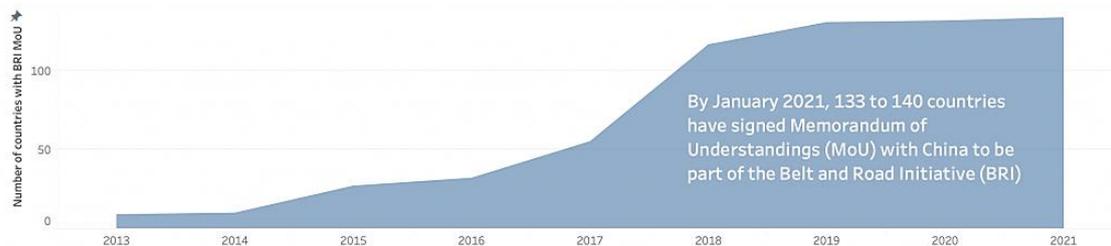
書)を締結した国、当初、中央アジア諸国、ついで ASEAN 諸国だったが、2015 年には 50 か国、2018 年には百か国を超えた。そして現時点では、153 か国が加盟している(i)。

▼ 一帯一路構想参加国 (2023 年時点、赤塗の国が参加国)



資料 : The Diplomat

▼ 一帯一路構想参加国数(累計)の推移



出所 : [Countries of the Belt and Road Initiative \(BRI\) – Green Belt and Road Initiative Center \(green-bri.org\)](https://www.green-bri.org/)

一帯一路構想への参加国が急増したのは、習近平政権二期目の 2017 年以降であり、その数は 2017 年から 18 年の間にほぼ倍増した。この時期に見られた顕著な傾向は中国経済の国際化が急速に進んだことである。中国企業による海外 M&A の金額は 2018 年に 1 千億ドルを超えた。海外渡航者の数が年間 1 億人を突破したのもこの頃である。また、景気対策として打ち出された国内のインフラ整備は、一帯一路構想に基づく海外の交通網の中国側の受け入れをメインとしており、内陸部の西安市や重慶市のインフラ整備に力点が置かれた。中国経済のデジタル化が加速したのもこの頃からである。一帯一路構想実現のためのツールや環境が整ってきたわけだ。なお、一帯一路構想を踏まえ、早速動いたのがフォルクスワーゲンである。欧州からの鉄路での部品輸入の利便性と内陸市場の開拓のため、同社は、2011 年に成都に工場を建設し、2013 年には新疆ウイグルのウルムチでの生産を開始した。

現時点で 153 か国という加盟国数は、国連加盟国 193 か国の約 8 割に相当する。また、中国が国交を結んでいる国は 182 か国だが、国交のある国の殆どが加盟国ということになる。こうなるとどの国が参加しているかというよりも参加していない国を見る方が早い。アメリカ、インド、オーストラリア、日本といったクアッド参加国、ブラジル、英仏独西といった EU 主要国、それに台湾と国交を結んでいる 13 の国々である。興味深いのは北朝鮮が参加していないことだ。韓国が参加していることもあるだろうが、おそらく、北朝鮮の参加による国際社会でのレピュテーションリスクを懸念したのだろう。

全世界規模で拡大してきた一帯一路構想だが、これに対抗する動きも出てきている。9 月 8 日、ニューデリーで開催された G20 サミットで、「インド・中東・ヨーロッパ回廊 (IMEC)」が締結された

(ii)。一帯一路構想同様に、これら地域におけるインフラ開発をはじめとする経済協力を拡大してゆくのが目的とみられる。非加盟国であるインドを取り込もうとする狙いも透けて見える。アラビア半島に鉄道を敷設する計画もこの中に組み込まれている。しかし、EUの官僚主義や予算の制約を考えると実際にどれだけのことができるかは疑問なしとしない。アラビア半島諸国にとっては「おつきあい」程度のことになる可能性もある。中国のある政府高官は「競争相手が出現するというのは悪いことではない」と余裕の構えである⁽ⁱⁱⁱ⁾。ちなみに、このインド・中東・ヨーロッパ回廊は、ウクライナ戦争勃発後に実施された対ロ制裁措置を回避するために案出された、ロシアーイランーインドをつなぐ新たな交易ルートと重なっている。

■一帯一路構想 10 年の成果

10月18日、北京で開催された一帯一路構想国際フォーラムには、ロシアのプーチン大統領も出席した。ウクライナ戦争においてウクライナの児童をロシア国内に移送したことを戦争犯罪と認定した国際刑事裁判所は今年3月、プーチン大統領に対し逮捕状を出しているが、中国はこれに加盟していない。安全面を含め、プーチン大統領が安心して訪問できる数少ない国が中国だ^(iv)。3時間に及んだ習・プーチン会談では、両国関係の一層の拡充が謳われたものの、目玉のひとつである二本目の天然ガスパイプライン「シベリアの力2」建設の調印は先延ばしされた。また、中露関係の常套句だった「際限のない友好関係」という言葉も使われなかった。今回のフォーラムでのプーチン大統領の扱いは「主賓」だったものの、戦争の首謀者であることや、151か国と40の国際機関が参加したこともあって、首脳会談の演出におけるバランスが配慮されたものと言える。

さて、一帯一路構想に基づく沿線国家との貿易、投融資、人的交流は、この10年間でどのような成果をもたらしたか。中国の覇権主義と絡めて評価されることが少なくないが、その成果には相当見るべきものがあるのではないだろうか。最も大きな成果は、インフラ建設である。道路、鉄道、ダム、海底ケーブル、そして情報通信など様々な分野において、主に途上国でのこれらインフラ整備が進んだ。とくに、デジタルシルクロード構想は、デジタル格差に悩む途上国に大きな恩恵をもたらしたといえる。

▼中国が新設・アップグレードした海底ケーブル



▼Hikevisionの監視カメラ普及状況



資料 : [Mapping China's Digital Silk Road - Reconnecting Asia \(csis.org\)](https://www.csis.org/analysis/mapping-chinas-digital-silk-road-reconnecting-asia)

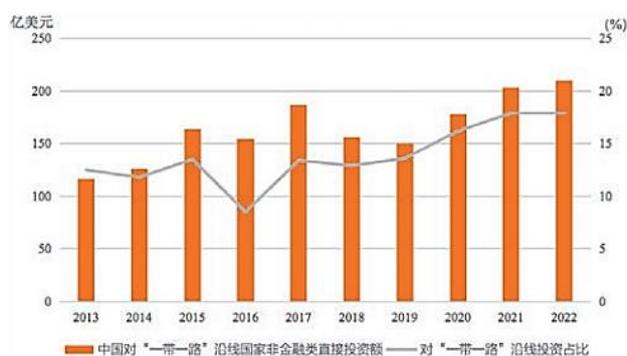
中国が運用する衛星システム北斗は、北米の東海岸、フロリダを除くほぼ世界全域をカバーし、位置情報を発信する。中国の支援により、インターネット回線を拡充するため海底ケーブルを敷設あるいはアップグレードする。通信環境の整備と合わせ小米やOPPOといったスマホメーカーがアップルに比

格安な価格でスマホを提供する。さらに、華為が政府援助をバックに通信中継基地向けの機材を供給する。また監視カメラメーカーの Hikvision（海康威視）がセキュリティーシステムを売り込む。こうしたオールチャイナの重層的なアプローチにより、デジタル格差問題は相当緩和されたと言える。パキスタンのスマホ普及率はこの10年間で3倍に拡大し、現在では40%近い。ケニアでの普及率は約70%にも達した。タンザニアは85%に上る。ちなみにタンザニアは右ハンドルの国で、日本製中古車が良く売れている国だが、通信環境の改善やスマホの普及により日本と直接やりとりができるようになったため、取引が急増したという。

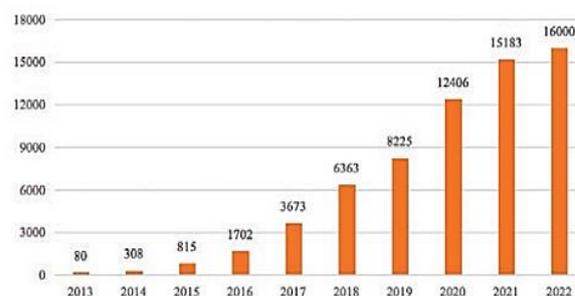
運輸関連インフラ建設事業で目覚ましい成果を上げたのが、中国と欧州を接続する中欧班列である。新疆ウイグルと隣国カザフスタンの鉄道を連結する事業はもともと日本の JICA が手掛けた援助事業だったが、これを機に、中国と中央アジア諸国、さらにはカスピ海、黒海を超え欧州のデュイスブルグを結ぶ貨物列車のルートが開設された。2013年当初の運行本数は年間わずか80本だったが、2022年には1万6千本に達した。年間に運ぶ40フィートコンテナは200万本近い。今年はさらに増加し、通年で2万本が運行される見通しである。中欧班列は、中国17の省、直轄市、自治区内の60都市、113の駅と欧州や沿線国119か国、393か所のターミナルを結んでいる。海上コンテナよりは高いが航空便よりはるかに安く、2週間前後でユーラシア大陸の東と西を結ぶ中欧班列は、いまや物流に欠かせない動脈になりつつある。また、中国の内陸部開発促進にとってもその意義は小さくない(v)。

こうしたインフラ整備事業は、沿線国の経済にも好影響を与えた。まず、貿易の拡大である。そして直接投資の増加。これによる世界経済の底上げ効果は年間0.7~2.9%に上るとの推計もある(vi)。

▼中国の「一帯一路」沿線国向け直接投資とそのシェア推移(億ドル、%)



▼中欧班列運行本数の推移



資料：商務部

■一帯一路構想～これらからの10年

フォーラムの開会式で習近平国家主席が行った演説は、過去10年間の一帯一路構想の成果を踏まえ、今後は、その更なる質の向上を目指すという内容だった。「小而美（小さくて美しい）」というキャッチフレーズが使われ、1000におよぶ民生分野での中小規模の支援事業の推進がコミットされた(vii)。左記のために、国家開発銀行と中国輸出入銀行は新たにそれぞれ3,500億元の融資枠を設定すると同時に、シルクロード基金も800億元増枠する。また、一帯一路参加国との貿易額は2028年までに累計32兆ドル、サービス貿易は5兆ドルまで拡大するという目標も打ち上げられた。2022年実績は貿易総額2兆ドルで、中国貿易総額の56%を占めたので、現状の3倍以上に拡大するということにな

る。昨年時点での中国と一帯一路参加国との貿易総額は、非参加国（主に米欧およびその同盟国）を上回っている。そして今後の行動指針として「一帯一路八項行動」が提示された。すなわち、①立体化（陸海空の交通網の拡充）、②開放推進、③実務重視、④グリーン、⑤科学技術革新、⑥民間交流促進、⑦誠実さ、⑧左記7項目を推進するための国際協力のプラットフォームの建設、である^(viii)。また、このフォーラムに合わせ、製造業における外資規制の完全廃止も公表されている。

このフォーラムにおいて習近平国家主席はアルゼンチンのセルジオ・マッサ財務大臣との会談した。マッサ財務大臣は次期大統領とも目されている。中国政府は、外貨不足と激しいインフレに悩むアルゼンチンに対し65億ドルの救済融資を行うこと発表した。この資金は、IMFから受けた融資の返済資金に充当される^(ix)。IMFの融資の返済に使用される通貨は、人民元を含めれば5通貨に限定されている。ドル金利の高止まりによりドル建て債務の返済負担が重荷になっている一帯一路参加国にとって、これはかなり強いインパクトを与えたのではないだろうか。

一帯一路構想に対しては、無謀な貸し付けにより対象国を債務の罠に追い込んだ（スリランカ）、無駄なインフラ投資だった（ケニアの高速鉄道）、軍事力の拡大につながる（スリランカのハンバントータ港の租借、パキスタンのグアダワール港建設）といった批判があることを踏まえたものかもしれない。しかしこれら債務危機に陥った国を支援しているのもまた中国なのである。2020年来、債務返済繰り延べ交渉の対象となった中国の貸付金総額は790億ドルに上っている^(x)。なお、スリランカの場合、中国の資金で建設されたハンバントータ港（寄港するのは三日に二隻）や、ラージャパクサ空港（週4便、利用客数は週50人程度）といった無駄なインフラは、いずれも中国が提案したのではなく、当時のラージャパクサ首相が自身の選挙地盤である南部地域の開発を進めるため中国に懇請した事業である。

また、中国の企業家は10年間におよぶ様々な援助、直接投資、貿易関係の拡大を通じ、海外市場に関する経験・知見を積み重ね、改革開放前からあったグローバルな華人ネットワークとの再接続を果たしたのではないかと思う。さらに、153か国と締結した一帯一路構想に関わるMOUは、その交渉過程での綿密なコミュニケーションやその後の経済関係拡充と併せ、国際社会における中国の影響力と存在意義を高めたことは間違いない。

中国の課題は、こうして構築してきた国際社会の中での地位を、今後、どのように生かしてゆくかということにあると思う。一帯一路構想の一つのうたい文句が「Win/Win」の関係だった。すべてがそうではないにせよ、その目論見はある程度達成されたと見てよいだろう。また、戦後の国際秩序を構築、維持してきたアメリカそれに欧州、日本の影響力が相対的に低下する中で、これに代わるものを今後10年かけて模索し、構築してゆくことが中国にとっての課題になってくるのではないだろうか。ただ、中国経済の勢いは以前ほどではない。これまでの10年間は、中国の経済発展の勢いに乗ったものだった。今回の一帯一路フォーラムで打ち出された八項行動の原則は、グローバルサウス諸国の経済成長や民生の向上に対する支援を通じて、これらの国々の成長を自国に取り込んでゆく、といった新たなアプローチであると言える。

今回の一帯一路フォーラムは、10月7日に起こったハマスによるイスラエルに対する全面攻撃とそれに対するイスラエル側の仮借ない反撃という緊迫した国際情勢の中で行われた。イスラエル・ハマス戦

争の行方はまだ見えない。ウクライナ戦争の行方もまた然り。しかし、イスラエル・ハマス戦争において米欧が行ったハマス批判はグローバルサウス諸国にとって、唾棄すべきダブルスタンダードに見えたことは間違いない。フォーラムは盛り上がり欠けたという論調が少なくないが、この国際情勢下では無理もないし、プーチン大統領が出席により「引いて」しまう国が出るのもやむを得ないだろう。しかし、あえて中国が肩肘を張らなくても、グローバルサウス諸国の米欧離れは、大きな潮流となっている。

以上

御願い

本レポートのすべての絵と文の転載はご遠慮ください。無許可の転載、複製、転用等は法律により罰せられます



筆者紹介

- 1955年：福島県生。一橋大学経済学部卒。
- 1979年：日本長期信用銀行入行、調査部、ロンドン支店、マーチャントバンキンググループ、パリ支店、ニューヨーク支店勤務を経て1999年ダイキン工業経営企画室、大金(中国)投資有限公司(北京)など。
- 2021年より現在：多摩大学経営情報学部客員教授
- 著書(含む共著・共訳)：「アラブ産油国の挑戦」(日本経済新聞社)、「路地裏の世界経済」(東洋経済新報社)、「キャピタルシティー」(訳書、東洋経済新報社)、「中国市場に踏みとどまる」(上場大のペンネームで執筆、草思社)など。
- 世界経済評論 IMPACT に隔週でコラムを寄稿している。

ⁱ How China's Belt and Road Took Over the World Mapping the BRI's growth over its first 10 years – and its transformation from a Eurasian transit corridor to an initiative with global scope. By Shannon Tiezzi September 12, 2023, The Diplomat

ⁱⁱ At China's Belt and Road Summit, Participants Welcome US-India's Rival Plan (voanews.com)

ⁱⁱⁱ The Proposed India-Middle East Corridor Is Set to Reshape Eurasian Connectivity, But Challenges Will Persist - Silk Road Briefing

^{iv} Vladimir Putin visits Beijing for first time since Russia's invasion of Ukraine October 17, 2023, FT

^v “一带一路”十年 | “一带一路”经贸合作：十年回顾与展望、张威 商务部研究院副院长、《中国外汇》2023年第10期 商务部が公表したこの文書は、過去10年間に一带一路構想の成果をコンパクトにまとめている。

^{vi} “一带一路”十年共建结硕果 引领中国深化对外开放 2023-08-25 光明网

^{vii} 习近平在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的主旨演讲(全文) 2023-10-18 央视新闻客户端

^{viii} 专访王文：多元化金融投资是推进高质量共建“一带一路”的关键 2023-10-19 经济观察网

^{ix} Argentina taps Chinese credit line to keep economy afloat during elections October 19, 2023, FT

^x China's External Debt Renegotiations After Zambia Matthew Mingey and Logan Wright June 29, 2023 Rhodium Group