

西に延びる一帯一路構想

～中国にとっての中央アジア～



国際協力銀行 北京駐在員事務所 首席駐在員
越智 幹文

甘粛省・蘭州は、シルクロードの要衝で、中華文明を育ててきた黄河源流が近く、モスクが立ち並ぶエキゾチックな街である。ただ甘粛省は、上海から約1300kmの内陸に位置し直近のGDPでは、中国31省市の中で下から5番目、中国の発展の波に乗れていないとみられてきた。ところが近年、このエリアに巨大な変化が起きている。

昨年8月中国日本商会のミッションが蘭州を訪問、「蘭州国際港務区」を視察した。ここは国際鉄道貨物拠点として整備されているエリアで、甲子園球場260個分、14km²の広大な敷地に、鉄道・貨物の積換え設備や保税倉庫、通関設備等を建設し、国際物流の一大拠点に育てる計画を持っている。ここから『四大国際貿易経済通道』と称する陸上物流を想定している。2018年上半年は定期便159便、取扱総額40億元の実績、2020年には定期便を1000便に拡大する計画だ（地図は図1参照、4ルート概要は表1のとおり）。またこの港務区は中国国内の中西部への物流拠点も兼ねており、構内には中国各地で製造された乗用車がところ狭しと並んでおり、新疆ウイグル自治区や青海省など内陸各地への出荷を待っていた。年間取扱量は20万台とされる。

日本から中国を見る場合、沿岸部の都市に目が行く。日本企業の中国向けの投資も、在留邦人も圧倒的に、経済発展が著しい沿海部に集中している。鄧小平が「先富論」を唱えて以降、内陸地域といえば「経済発展の遅れた地域」であり、安価な労働力を背景に出稼ぎ労働者の供給元との位置づけに甘んじてきた。

2008年から本格化した国内のインフラ投資は、特に

高速鉄道ネットワークが充実しており、内陸部の各都市に劇的な変化をもたらしている。また一帯一路により、外国のつながりといえば沿海部という意識が大きく変わり、ロシアや中央アジアを見据え内陸部にも海外とつながっていく機会が増えている。甘粛省のみならず、重慶市、四川省／成都市、湖北省／武漢市などの内陸各省や市の幹部は異口同音に「これまで中国の発展は沿海部が圧倒的に有利であった。ただ一帯一路は、不利だった内陸部を『沿海部』に変える効果がある」「海が絶対的な境界だった時代は、欧州との通商路はシルクロードがメインであり、我々こそが世界との窓口だったのだ」と自信たっぷりに話す。

一帯一路構想は、中国としての国内向けそして対外向けにさまざまな意図が語られている。経済発展の遅れている西部・南部地域への投入や、(エネルギー安全保障の観点からの)資源確保ルートの多様化という項目は、内陸部に立つと説得力を持って迫ってくる。中国は急速な経済成長を促し、またその生活水準を維持するために、莫大な量のエネルギーを消費するよう

図1

甘粛（蘭州）国際港務区国際班列通道示意图

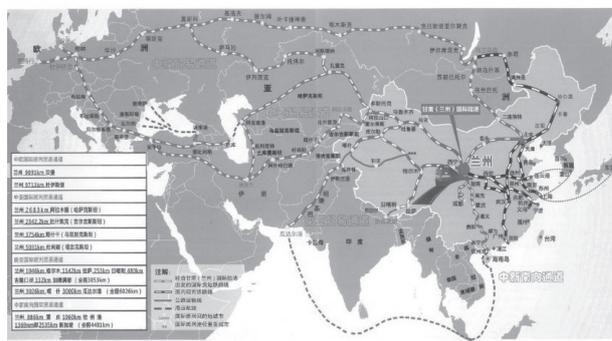


表1

名称	主な先行先	割合	主な輸出品目	主な輸入品目
中欧貿易通道	ロシア、ベラルーシ	10%	軽工業品	鉬石・木材
中亜貿易通道	ウズベキスタン、カザフスタン等	50%	家電、日用品、アパレル、建材、農産品	大口の工業製品
南亜貿易通道	ネパール	30%	N.A.	N.A.
中新南向通道	アセアン諸国	10%	農産品、建材、化工品	水産品、軽工業品

になって久しい。かつてはそのほとんどを国内の資源で賄ってきたが、石油については1993年に純輸入国になり、2013年には米国を抜いて世界最大の輸入国になっているし、天然ガスも2002年まで輸入はほぼゼロであったが、2017年には総消費量の40%近くを輸入が占めるようになってきている。国産資源の開発も進めているところであるが相応に時間を要するのは自明で、当面は国内需要の大部分を輸入に依存する状況が継続する。この石油や天然ガスの輸入において、中国の西側は極めて重要な地政学的な意味を持っている。

2017年時点で石油は7%が陸上パイプライン、残りがタンカーで輸入されている。また天然ガスは44%が陸上パイプライン、56%がLNGの形で輸入されている。石油も天然ガスも海上輸送の割合が多いが、中国にとっては安全保障上のリスクを考えざるを得ない。中東産油国地域の政治情勢が安定していないので戦争や社会不安などで供給が中断する可能性、そして仮に米国との間で紛争が生じたときに、タンカーの通路であるマラッカ海峡を米国海軍に封鎖されてしまう懸念がある。中国としては調達先を分散するとともに、より確実な輸送方法を考えざるを得ない。現在石油パイプラインは、2006年に建設されたカザフスタン—中国パイプラインのほか、シベリア方面、ミャンマー方面から4本が稼働している。天然ガスはトルクメニスタンを中心とする、中央アジアルートとミャンマーからの4本が稼働中で、ロシアからのルートも計画されている（図2：左が石油、右が天然ガス）。目下のところ米国との間で貿易戦争ともいふべき状況が続いているが、先々の対米関係を見据えても、「中国の西側」の重要性は増えこそすれ減ることはないだろう。

ハードインフラ以上に重要なのは、友好的な外交関係といったソフト面だ。中国は2001年から多国間協力枠組みとして上海協力機構（現在の加盟国は中国・ロシア

ア・カザフスタン・キルギスタン・タジキスタン・ウズベキスタンとインド・パキスタン。人口と面積では最大の国家連合体）に積極的に取り組むなど外交上の布石を打ってきた。中国外交は冊封体制の時代から、自らの周辺部を友好国で囲うことを主眼としていることを思うと、極めて戦略的だ。恐らくこの中央アジア地域へのアプローチを今後も推進してくるだろう。

一帯一路構想が提唱されて6年が経過した。当初強力なチャイナマネーへの期待と同時に、個別案件の問題やプロジェクト受入国の債務問題など、無秩序な進出の影響から批判と警戒を引き起こしてきた。ただ最近、中国の海外進出動向に変化がみられる。本年4月北京において、第2回一帯一路国際協力サミットが開催された。2017年の第1回と比べて内容は様変わりだ。それは習近平国家主席が基調演説において、第1回のときに一度も言及がなかった「質の高い」「公平・平等」というキーワードに5回も言及したことからもわかる。個別プロジェクトにおいても、金融機関はリスクに敏感になり、国際協調を志向するなど、変化が顕著だ。国際的な批判に対応するという側面はあろうが、失敗案件からの学習、そして国際協調によるリスク分散の妙味への気づきという背景もあろう。

2018年10月、7年ぶりに北京で実現した日中首脳会談の際、日中第三国市場協力フォーラムが開催された。そこで安倍総理からカザフスタンにおける日中協力案件の紹介と、第三国協力は日本と中国そしてプロジェクト受入国にとって、WIN-WIN-WINであると言及があった。日本企業にとってのWINのひとつは、中国が先行している地域での市場拡大・新規開拓が考えられる。中央アジアは日本にとって必ずしもなじみのある地域ではないが、正に国際協調路線への転換を志向する中国勢と協力することで、メリットが得られる可能性がある。新たな市場開拓のため、中国勢を利用するという強かさが求められるのかもしれない。

図2

