

国際開発 ジャーナル

International Development Journal

国際協力の
最前線をリポートする

JUNE 2018
No.738

6

<https://www.idj.co.jp>

中欧班列

(威海港-杜伊斯堡港)

China-Europe Block Train (Weihai Port - Duisburg Port)

电化区段
⚡
禁止攀登

电化区段
⚡
禁止攀登

东风47655

特集

「一带一路」と日本 対中協調に転換か

IDJ REPORT
協力隊の価値を見つめ直す

「一帯一路」構想の可能性とリスク

中国が主導する巨大経済圏構想「一帯一路」の実現に向けたインフラプロジェクトは、世界各地で進んでいる。昨今、日本政府が一帯一路との連携に前向きな姿勢を示す中、日本企業からも同構想を商機と捉える動きが出始めている。その一方で、中国が関与するプロジェクトが現地に与える影響には“影”の側面もある。ここでは、現在計画・建設しているものを含め、インフラプロジェクトの一部を紹介する。

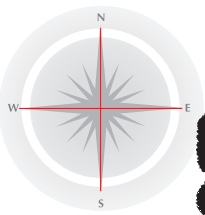
北極シルクロード

2018年1月に公表された中国初の北極政策白書では、中国政府が打ち出す北極海航路「北極シルクロード」と一帯一路構想を結びつける方針が示された。北極圏では、地球温暖化で氷の融解が進み船舶の通航が容易になりつつあり、東アジア～欧州間ではスエズ運河を通るルートに比べ時間が大幅に短縮できると言われている。そうした中、中国国有の海運大手、中国遠洋海運集団は17年、初めて北極海経由で欧州から北海道の釧路・苫小牧へ貨物を運んだ。ただ、砕氷船を用いず航行できるのは夏の間に限られるなど、商業ベースに乗せるにはまだ課題も多く、同社は現在、北海道大学をはじめとする北海道の関係者とともに、北海道を発着する北極海航路による貨物輸送の可能性について検討している。

- シルクロード経済ベルト
- 21世紀海上シルクロード経済ベルト
- 鉄道
- 計画・建設中の鉄道
- 経済回廊構想

ギリシャ・ピレウス港

アテネからわずか12kmの場所に位置するピレウス港は、ギリシャ最大の港湾として古代から栄えてきた。だが財政難の同国は2016年、港の運営権を中国国営企業に売却した。同港はスエズ運河へのアクセスがよいこともあり、東西物流の要として中国の一帯一路構想を支える拠点となっている。



羅針盤

主幹 荒木 光弥

注視される中国の援助省構想

「一帯一路」戦略の一環か

モデルは英国か

中国の国務院（政府）が、3月の全国人民代表大会（全人代）中に援助省あるいは援助庁に相当する「国家国際発展合作署」の創設を提案したという情報が飛び込んできた。

国務委員の一人、王勇氏によると、対外援助が中国外交で果たした役割は大きいという認識の下で対外援助の計画立案を、これまでの商務省主導の金融協力と外交部の対外援助を政府の下に統合して一元化する新しい援助組織を創設するという。この新しい援助組織は端的に言うと、対外援助の戦略方針案、企画案、政府案を作成し、それに基づいて具体的な援助計画を立案。さらにその事業の実施を監督し、評価するというもの。おそらく援助実施は政府傘下の国営企業群が担当するものと見られる。

欧米の援助に詳しい識者によると、中国の新しい援助機関のモデルは英国の国際開発省（DfID）、フランスの開発庁（AFD）、ド

イツの経済協力開発省（BMZ）などに近いのではないかと見られている。中でも最近、政策的に政府に直結している英国DfIDのケースが中国政府の考えにより近いと見られている。そのことは、中国側が英国DfIDにかなり接近して学習していることから推測できるという。

おそらく中国政府は、たとえばこれからの長期の対アフリカ外交戦略を展開する上で、政府開発援助（ODA）を巧みに駆使し、開発政策づくりから資金協力（インフラ整備）と技術協力（人づくり）までを総合的に実施し、中国寄りの国づくりを目指すのではないだろうか。そうした発想は、まず総力を結集させて実現したい「一帯一路」計画から生まれたものかもしれない。インフラ建設を計画するにしても、インフラに付帯する総合的な対応が中国に求められているにもかかわらず、これまでの中国は商務省ベースの金融協力一辺倒で、開発途上国の求める開発計画立案などの開発援助ソ

フトウェアに十分対処できずにいる。

外交戦略の要か

こうしたニーズは、おそらく中国のアフリカ援助が年々増加し進化する中で大きな課題として生まれたものと言えよう。これまで中国はたとえば、アフリカでの開発輸入で、中国にとって必要な資源を入手してきたが、開発援助を本当に外交の手段として活用するならば、相手の国益、人びとの要請にも積極的に目を向けなければならない。その意味で、中国はアフリカでの長い体験を通して国民の真のニーズに応じることが、いかに自国の権益にかなうかを体得したのかもしれない。

中国はヨーロッパとの付き合いが長い。援助モデルもヨーロッパに求めることになったに違いない。たとえば、英国は英連邦に加盟している開発途上国を大切にして援助を続けながら自国の存立基盤を固めている。また、英連邦を背景に国際的な影響力も維持している。

「一帯一路」に踏み出した日本

中国との幅広い対話のパイプ構築を

中国の習近平政権が掲げる経済圏構想「一帯一路」に対し、日本はどのように関わっていくべきだろうか。5月9日に東京で開催された李克強首相との日中首脳会談で安倍首相は開放性、透明性、経済性、財政健全性の確保を前提に、第三国で日中民間経済協力を進めることを表明した。一帯一路の実像と日中協力の可能性について、日中の識者の意見を聞き、考えてみた。

日中の学者らが研究組織設立

4月18日、東京で新しい研究組織の「旗揚げ」を記念する催しがあった。リベラル派の識者らで昨年11月、設立した「一帯一路日本研究センター（BRIJC）」（進藤榮一代表）（16ページ以降の座談会参照）のシンポジウムだ。同センターでは福田康夫元首相が最高顧問、郭洋春・立教大総長らが副代表に就いている。

登壇した顧問の一人、谷口誠・元国連大使は「アジアインフラ投資銀行（AIIB）に未加盟なのはG7では日米だけ。日本はあまりに米国に配慮し過ぎている。もっと軸足をアジアに移し、存在感を出す好機だ。日本は一帯一路の深淵を理解していない。AIIBも、一帯一路も日本は中に入って透明性を上げていけばいい」と述べた。

100人以上が出席した会場に目立ったのは、大勢の中国人の姿だ。朱建榮・東洋学園大学教授ら日本華人教授会議の学者らが中心になっている。

同センターは中国内のシンクタンクなどと交流し、一帯一路構想に日本がどう関わるか、考察することを目的にしている。安倍政権

が昨年来、示してきた対中協力の方針にも呼応している。

公正な調達と財政健全性が課題

安倍首相は昨年6月に東京で開かれた国際会議で一帯一路に触れ、「洋の東西、その間の多様な地域を結びつけるポテンシャルを持った構想だ」と評価した。その一方、①インフラ整備は万人に開かれ、透明で公正な調達される、②事業に経済性がある、③借入国が債務返済可能で財政の健全化が損なわれない——ことが不可欠だと指摘した。

安倍首相は今年1月の所信表明演説でも、こう語った。「中国とも協力し、増大するアジアのインフラ需要に答えていく。日本と中国は地域の平和と繁栄に大きな責任を持つ、切っても切れない関係にある。大局的な観点から安定的に友好関係を発展させ、国際社会の期待に答えていく」

そして5月の日中首脳会談では、第三国における日中民間経済協力について、官民でつくる「日中民間ビジネスの第三国展開推進に関する委員会」と、日中の民間企業間の交流を図る「日中第三国市場協力フォーラム」を設立すること

に合意した。

「政冷経冷」改善を望む経済界

日本政府の対中姿勢転換の背景には、北朝鮮を巡る緊張やトランプ米政権の外交が内向き化する情勢の中、対中関係が一段と重要になってきた事情がある。

今年後半には「日中平和友好条約調印40周年」の節目を迎え、首相訪中も検討される。日本は2008年、中国との「戦略的互惠関係」の推進に合意してから10年が過ぎた。この間、経済規模で日本を凌駕し、軍事力の増強を続ける中国とどう向き合うか、新たな未来志向の関係再構築が必要な時が来ている。

12年に尖閣諸島を巡って悪化した日中関係は、貿易量も同年をピークに減少した。「政冷経冷」関係の改善は、経済界の願いでもある。その点、アジアから欧州、中東、アフリカに広がり、総事業費が4兆ドルとも8兆ドルとも言われる一帯一路は、日本企業の大きな商機になる。

この経済圏を自由貿易地帯にする「FTA構想」も浮上している。北京の日系企業でつくる中国日本商会は17年6月、「一帯一路連