

中国パキスタン経済回廊の実相

小島 眞（拓殖大学名誉教授）

1. 全天候型の中パ友好関係

冷戦体制下、パキスタンは反共の砦として、米国より経済、軍事両面で手厚い支援を受け、パキスタンと米国とは強い絆で結ばれていたが、1990年代を迎えて旧ソ連が崩壊するに伴い、パキスタンの反共国家としての意義が薄れるようになった。さらにはインドが経済改革の下で経済的躍進を示すにつれて、それまで疎遠気味であった米印関係に変化が生じ、米国がインド重視の方針を明確にするようになった。そうした中、パキスタンにとって米国に代わる最も頼りとなる国として、次第にその重要性を増してきたのが中国である。目下、中国とパキスタンは、事実上の同盟国として、稀に見る緊密な友好関係を構築しているが、両国を結び付けている最大の要因は、対印関係に規定された地政学的な力学である。

1947年8月にイギリスから分離独立して以来、印パ両国は3回にわたって戦争を行ってきた宿敵の間柄である。また印中両国は、近年、経済関係を急速に拡大させ、人材交流も活発になってはいるものの、1962年に国境戦争に突入して以来、安全保障、国境問題をめぐって両国は依然として相譲らない緊迫した関係を続けている。「敵の敵は友である」との図式からして、インドと合対峙する中パ両国が互いに緊密な関係を構築するということは当然の成り行きである。

1965年の第2次印パ戦争に際して、米国が印パ両国への武器支援を一時中断したことに伴い、翌66年には中国からパキスタンへの軍事支援が開始された。その後、1971年のバングラデシュ独立をめぐる第3次印パ戦争でパキスタンがインドに屈辱的敗北を喫したことを契機として、パキスタンの中国への傾斜は一段と強まる結果となった。74年のインドの核実験は中パ両国に衝撃を与え、中国の対パ支援は核開発にも及ぶようになった。こうしたパキスタンの核開発への動きはアメリカの警戒心を呼び起こし、対外援助法（1961年）にプレスラー修正条項（1985年）が盛り込まれるに伴い、米国の対パキスタン援助には時折ブレーキがかけられ、米パ関係に影を落とす結果ともなった。他方、中国からパキスタンへの軍事支援は短距離弾道ミサイルM-11（東風-11）の供与、JF-17戦闘機の共同開発などを含めて、確実に強化されるようになった。これは明らかに互いにインドの軍事的増強を睨んでのことである。

経済面においても、貿易、投資の両面で、目下、パキスタンにとって中国は最も重要なパートナーになっている。パキスタンにとって米国は最大の輸出先である一方、中国はアラブ首長国連邦（UAE）と並ぶ二大輸入先である。2007年に中国パキスタンFTAが発効したことが弾みとなり、中パ二国間貿易は06年度の41億ドルから14年度に93億ドルへと

拡大し、中国は UAE に代わるパキスタンにとっての最大の貿易パートナーになっている。もっとも、パキスタンの貿易相手先が多様化していることを反映して、14 年度現在、全体に占める中パ貿易のシェアは 14.2% であり、突出して高いわけではない。パキスタンの対内直接投資に目を転じると、近年まで米国が一頭地を抜いた最大の投資国であり、その対パ投資は 06 年度には 18 億ドル弱に及んでいたが、08 年頃より急速な減少傾向を示すようになった。パキスタンの対内投資流入額全体が 06 年度の 70 億ドル弱から 14 年度の 9 億ドル強へと大きく落ち込む中、対パ投資で頭角をあらわしてきたのが中国であり、13 年度には米国に代わって最大の投資国に躍り出るようになった。15 年度（2015 年 7 月～2016 年 4 月）現在、中国の対パ投資は 5.5 億ドルであり、全体に占めるシェアは 54% に及んでいる。貿易、投資の両面において、目下、パキスタンが中国にますます大きく依存する構図が形成されつつある。

2. 一带一路と CPEC

中国の「一带一路」構想は「シルクロード経済ベルト」と「21 世紀海上シルクロード」から構成されており、それぞれ陸路と海路を含めて中国からヨーロッパまでをつなぐ壮大な経済圏の形成を目指した野心的な構想である。前者の陸のシルクロードは習近平国家主席が 2013 年 9 月にカザフスタンに訪問した際、また後者の海のシルクロードは同年 10 月にインドネシアを訪問した際、それぞれ打ち出されている。その後、2015 年 4 月、習主席がイスラマバードを訪問した際に発表されたのが、460 億ドル規模（2017 年 3 月現在、570 億ドルに増額）の中国パキスタン経済回廊（CPEC）である。

CPEC は、中国、パキスタンの双方にとって特別な使命を帯びたプロジェクトである。中東石油の 4 分の 3 以上をインド洋、さらにはマラッカ海峡を経由して輸入せざるを得ない中国にとって、CPEC を活用できれば、グワダール港より直接陸路で石油を中国国内に輸送することが可能となる。そのため CPEC は陸路と海路のシルクロードをつなぐ要衝として、戦略的重要性の高い回廊とされている。2014 年 11 月に 400 億ドル規模のシルクロード基金が設置され、その最初の融資先に選定されたのが CPEC 関連の水力発電プロジェクトであり、CPEC には「一带一路」構想のパイオニアとしての役割が期待されていることが窺われる。

米印関係が互いに絆を強めていく昨今、経済、安全保障の両面においてパキスタンが米国に代わって最も頼りとしているのが中国である。中国との関係強化はパキスタンの存在基盤を強化する上で不可欠であると強く認識されるのと同時に、中国からの投資拡大に熱い期待が寄せられている。実際、CPRC は中国版マーシャルプランとして、文民、軍部双方の指導層の間で熱い眼差しでもって歓迎されている。

当初、パキスタンでは 1990 年代よりグワダール港をゲートウェイにして中央アジア諸国、アフガニスタン、イラン、トルコとの経済交流を活発化させたいとの構想が浮上していたが、具体化にはいたらなかったという経緯がある。その後 2001 年 5 月、朱鎔基首相

がパキスタンを訪問した際、グワダール港と沿岸ハイウェイ・プロジェクトへの開発支援が表明された。2億ドルの資金提供に基づいて、2002年より工事が開始され、06年6月までには第1期工事がすべて完成し、翌年、グワダール港の管理運営はシンガポール企業が担うことになった。しかしながら治安問題、それに鉄道、道路などインフラ未整備、さらには拡張工事の障害となる海軍用地の存在などがネックとなり、港として十分機能し得ない状態が続いた。このためグワダール港の管理運営を中国に移管させるべきだとの声が高まり、2013年1月、中国海外港口控股有限公司に正式に引き継がれ、そうした状況下で浮上したのがCPEC構想であった。同年5月、李克強首相のイスラマバードを訪問したのを機にCPEC交渉が開始され、同年7月、シャリフ首相の北京滞在中、CPECの長期計画を立案する合同委員会の設置が合意され、中国の国家発展改革委員会とパキスタンの計画改革発展省がその中心的役割を担うことになった。

3. CPECの輪郭

(投資計画)

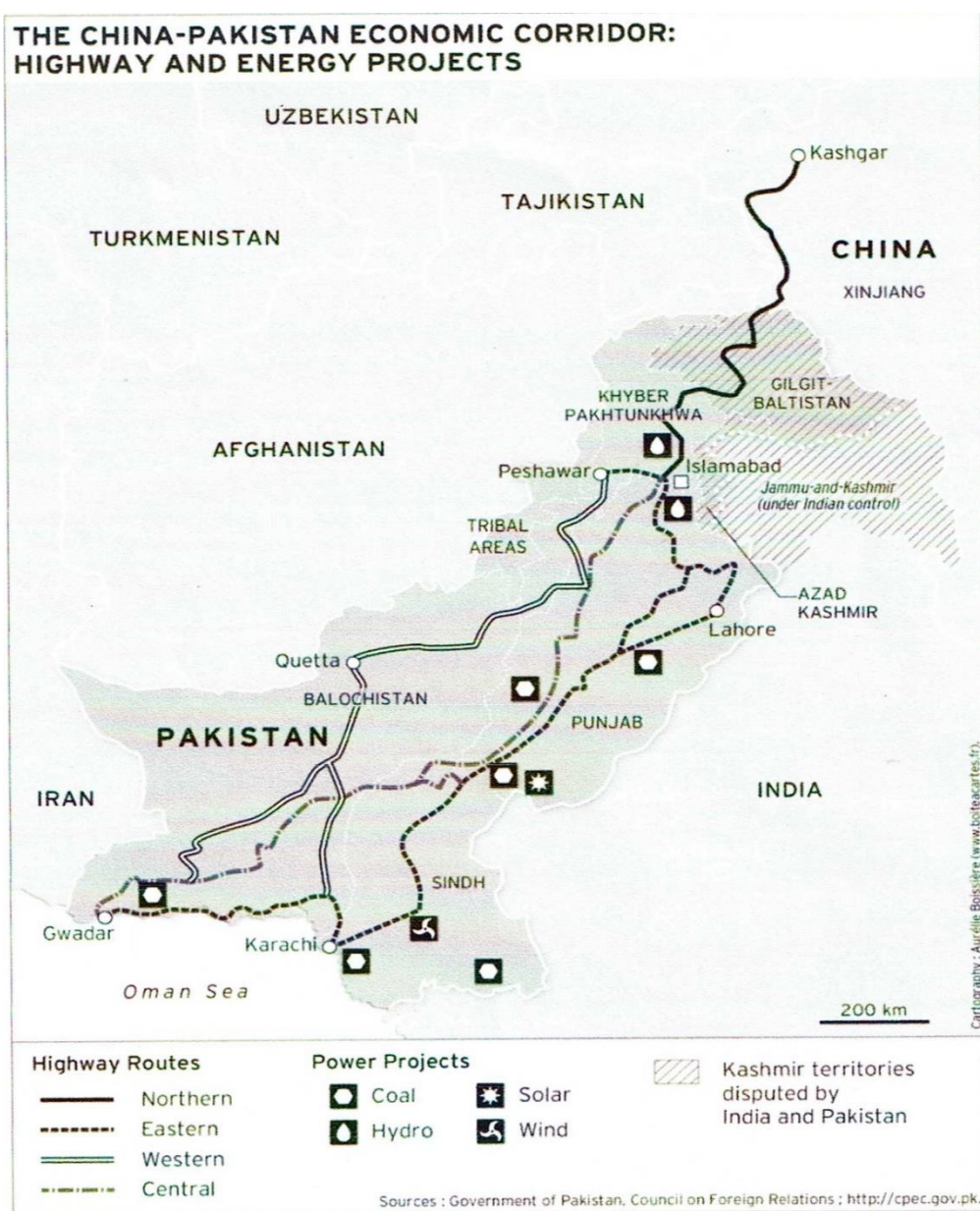
2015年4月に中パ両国によってCPECが発表された際、全体として51件に及ぶ協定と合意書が調印された。CPECの投資期間は2015年から30年までの15年間とされ、それ以上に及ぶことも想定されている。投資期間は第1局面と第2局面から構成される。第1局面は2017—18年までに稼働することが期待される「アーリー・ハーベスト・プロジェクト」によって構成される。その投資規模は280億ドルと見込まれ、総じてエネルギー部門や輸送回廊の構築が重視される。また第2局面はその後10年以上にわたる投資期間に該当し、経済特区や経済拠点の形成に力点が置かれるとともに、そこでの投資金額180～220億ドルと見込まれる。

460億ドルに及ぶ投資総額の部門別内訳を見ると、石炭火力、水力、太陽光、風力発電など電力プロジェクトが350～370億ドル、道路プロジェクトが59億ドル、ラホール・メトロ(16.5億ドル)を含む鉄道プロジェクトが37億ドルであり、その他空港、光ファイバーケーブル向けのプロジェクトも含まれているⁱⁱ。電力プロジェクトが全体の70%以上を占めていることから窺われるように、CPECは単にハイウェイ、鉄道、パイプラインなどの物理的回廊の構築を主眼としたものではなく、壮大な投資パッケージというべきものになっている。ちなみに電力部門の場合、2018年までに10,000MWの発電設備の完成が目指され、電力不足の解消の切り札になることが期待されている。CPECには経済特区の設置も視野に収められており、インフラ開発を通じて工業生産、経済活動の活性化を図りたいとのパキスタン側の願望も取り入れた内容になっている。

(地域間の角逐)

CPECではプロジェクトの立地をめぐる、パキスタン国内の根深い地域間の確執が表面化し、そのため中央政府による調整が手間取る場合が少なくない。その典型は、経済回廊

の動脈を形成するハイウェー建設に見ることができる（図参照）。当初、グワダル港から中パ国境までの最短コースが望ましいという観点から、西側の後進的なバローチスタン、カイバル・パクトゥンクワ（旧北西辺境州）の両州を通る西側ルート（原案）が提案された。しかしその後、東側の有力なシンド、パンジャブ両州を通る東側ルートの方が治安面において優れており、また中国側の意向にも沿ったものであるとの理由から、最有力案とされるようになった。これに対してバローチスタン、カイバル・パクトゥンクワ両州は強く反発し、ハイウェー建設をめぐる地域間の対立が先鋭化するようになった。



(出所) Zahid Hussain, “The China-Pakistan Economic Corridor and the New Regional Geopolitics,” *Asie. Visions*, No.494, Ifri, June 2017.

ハイウェイ建設をめぐる中国側の真意は、その実現可能性という観点から東側ルート一本に絞り込み、その早期完成を期することにあった。しかしながら、パキスタン国内では地域間の角逐を反映して単一ルートの設定が困難となり、何らかの政治的妥協を図らざるを得ない様相を呈するようになった。そのため習国家主席のパキスタン訪問時に CPEC が発表された翌月（15 年 5 月）、シャリフ首相は全政党会議を開催して関係者一同を招集し、グワダール港からイスラマバードまでの区間を東側ルート、中央ルート、西側ルートの 3 ルートでハイウェイ建設を進めるとの提案を行い、全会一致で了承された。同会議において、シャリフ首相は西ルートの建設着工を優先させたい旨の宣言をしたが、予算配分において西側ルートは東ルートの 5 分の 1 でしかないことを考慮すれば、シャリフ首相の発言は根拠に乏しく、政治的思惑に彩られたものといえるⁱⁱⁱ。ハイウェイ建設の早期完成に向けてのシナリオは明確さを欠いており、今後、紆余曲折が予想される。

（投資資金の流れ）

CPEC の投資協定が締結されて、すでに 2 年が経過している。中国側の発表によれば、この間、中国政府や中国企業が CPEC 関連の電力や輸送インフラのプロジェクトに投じた資金はすでに 140 億ドルに上ったとされている。しかし CPEC 投資の資金調達について、中パ両政府はその詳細を明らかにしているわけではなく、CPEC の透明性には疑問符がつけられたままである。実際、今年 7 月までパキスタン・ステイト銀行（パキスタン中央銀行）総裁の座にあったアシュラフ・マームード・ワトラ氏ですら、「CPEC はもっと透明性を高める必要がある。460 億ドルのうち、どれだけが債務で、どれだけが株式で、どれだけが現物支給であるのか、自分にもわからない」と言明しているほどである^{iv}。

パキスタンでは最近、「CPEC プロジェクトは果たして実現するのか」という疑問もさることながら、「パキスタンの一般消費者が中国からの投資に対して負担すべき金額はどの程度に及ぶのか」という疑問にも大きな関心が寄せられるようになっている^v。ここでは CPEC の投資資金の流れをどのように見たらよいのか、元パキスタン・ステイト銀行総裁のイシュラット・フサイン氏の見解に基づいて、その大筋をスケッチすることにした^{vi}。

CPEC の投資は、エネルギー部門向けとその他インフラ部門向けに大別される。前者は中国企業の民間投資によって賄われ、後者は一部贈与も含めた譲許的融資によって賄われることになる。エネルギー部門の場合、中国から 350 億ドル規模の直接投資が見込まれている。そこでの投資資金を構成するのは、銀行から借り入れと自己資本投資である。エネルギー・プロジェクト全体の負債・自己資本比率を 60：40 とすると、中国の銀行からの商業用ローン（利率：6 - 7%）が 210 億ドル、自己資本投資は 140 億ドルとなる。

ここで留意されるべきは、パキスタンに直接投資する独立発電事業者（IPP）には 17% の自己資本利益率が保証されていることである。そのため 24 億ドル（140 億ドルの 17%）がパキスタンの経常収支から毎年差し引かれ、中国側の手に自動的に渡ることになる。他方、プロジェクト全体のコストのうち、4 分の 1 が現地調達で賄われるとすれば、パキスタン側

に 90 億ドル相当の恩恵がもたらされることにある。

さらにエネルギー部門を除くインフラ部門の場合、150 億ドル規模の政府借款が見込まれている。政府借款の返済期間は 20～25 年、利子率は 2%程度と想定すると、これに伴うパキスタン政府が負うべき年々の元利返済額は 9 億ドル強となる。プロジェクトの完成時期が延長されることになれば、パキスタン側の返済額はそれだけ嵩むことになる。ちなみに 2014 年 11 月にシルクロード基金が設置され、その最初の融資先として CPEC 関連のプロジェクトが選定されたが、シルクロード基金の場合、中国輸出銀行、中国投資有限責任公司、中国開発銀行など国有銀行が株主として名を連ねており、その実態は援助機関というよりも、それ相当の投資利益を追求する金融機関であるということに留意すべきであろう。

4. 内在するリスク要因

(治安上の問題)

グワダール港が立地するバローチスターン州は、元々、中央政府とはつながりが薄く、分離独立運動、反政府運動がくすぶっている地域である。バローチ人の間では、中央政府と太いパイプを持つパンジャーブ人やシンド人に対して根強い反発がある。そもそもグワダールは元々、オマーンの飛び地であり、1958 年になってパキスタンに新たに買い取られた場所である。

グワダール港の開発は、地元住民にとって喜ばしいものではなく、むしろ苦々しく感じられるものでもあったといえる。港の建設やカラチまでのマクラン沿岸のハイウェイ建設には多くの中国人労働者が活用され、地元の労働者はほとんど雇用されることがなく、また開発に伴って土地の値段も高騰し、地元住民の受ける恩恵は極めてわずかなものでしかなかったからである。2005 年 4 月に温家宝首相が訪問した際、グワダール港の式典が予定されたいたが、安全上の理由から中止とされた。バローチ人過激派によって 04 年には 3 人の中国人技術者が殺害され、06 年にも 3 人の犠牲を出している^{vii}。

CPEC を取り巻く治安上の問題は、グワダール周辺に限られているわけではない。バローチスターン州以外の地域でも中国人は過激派の標的とされ、2001 年から 08 年までの期間中、パキスタン全土で殺害された中国人の民間人は 12 人に及んでいる^{viii}。CPEC に係る地域で発生したテロ事件は、07 年 1 月から 14 年 7 月までの期間中、比較的発生件数が少なかったパンジャーブ州以外では、グワダールと周辺 6 県では 1040 件、シンド州では 962 件、カイバル・パクトゥンクワ州（旧北西辺境州）では 47 件、さらにギルギッド・バルチスターン州（旧北方地域）では 74 件に及んだ^{ix}。

こうしたテロ事件から CPEC プロジェクト、そこに従事する中国人労働者を警護すべく、昨年 8 月、パキスタン軍は 15,000 人強の特別治安部隊を立ち上げるにいった^x。将来的には、500 人規模の中国人の治安要員 500 人も含めて、総勢 32,000 人に増強する計画も持ち上がっている^{xi}。CPEC プロジェクトの場合、今後とも治安面で大きなリスクを抱えながら、嚴重な警戒の中で工事を進めなければならない状況にある。

(地形学的リスク)

2015年4月現在、中国の石油輸入量は1日当たり：700万バーレルであり、その80%はマラッカ海峡を経由している。パイプラインでの輸送はすでにカザフスタン、ロシア、ミャンマーから実施されているが、その輸送能力は1日当たり114万バーレルである^{xii}。グワダール港からのパイプラインが実現した場合、その石油輸送が1日当たり300万バーレルまで拡大しない限り、マラッカ海峡を経由した石油輸入量を半減することにならない。パイプライン構想については、パキスタン側は極めて熱心であるが、中国側は治安上の問題も含めて慎重な姿勢を崩していない。それ以外にも技術、コストの両面で厳しい現実が待ち受けている。カラコルム山脈西端の中パ間の境目にある標高4693mのクンジュラブ峠まで、パンジャーブ平原から上り坂の700kmに及ぶパイプラインを敷設することは、エクアドルで中国はすでに実績があるとはいえ、技術的に大きな課題を抱えている。

パイプラインの代替策といえば、鉄道や道路を利用した輸送である。道路については、中パ両国間でFTAが締結された2006年時点において、両国間の貿易拡大を見越して重商用車の走行を可能にすべく、アボッタバード・カシュガル間のカラコルム・ハイウェイの道幅を拡張させるための合意書がすでに締結されている。200万バーレルの石油を道路輸送に頼るとすれば、毎日、1万台強のトラック輸送が必要とされ、およそ非現実的である。同じく鉄道輸送を想定する場合でも、毎日、100両連結の列車28本を運行させることが必要となり、これもまた非現実的である^{xiii}。鉄道については、グワダールから中パ国境のクンジュラブ峠まで開通させることが2030年までのCPECの長期計画に含まれてはいるものの、目下、中国側が強い関心を抱いているのは、カラチからペシャワールまでの老朽化した鉄道ネットワークの改装を目指す35億ドル規模の借款プロジェクトの方である。

地勢学的な観点からの技術上の問題がクリアされたとしても、残された大きな課題はコストである。米国の研究者の推計によれば、ペルシャ湾から中国主要都市までの原油1バーレル当たりの輸送コストは、タンカー輸送による場合は0.9ドル～2ドルであるのに対して、グワダール港からパイプラインを用いる場合には、ウルムチまでが10ドル、さらにウルムチから重慶までが5ドル、合計15ドルになる。またグワダール港から鉄道輸送による場合には、8～12.4ドルに上るとのことである^{xiv}。そのためCPECによってマラッカ・ジレンマを解消するという構想は、目下、地勢学的観点から見て絵空事の議論ということになる。

(中国企業への超国民待遇)

パキスタンの実業界の間では、CPECプロジェクトの下でのインフラ整備を歓迎しつつも、中国企業に対して怨嗟と不満の声が徐々に広がる状況にある。そもそもCPECプロジェクトでは競争入札の手続きはなく、投資額の少なくとも85%以上は中国の国有企業と契約を交わすことになっており、現地企業が入り込む余地はほとんど残されていないからである^{xv}。しかも法人現地進出の中国企業に対して、法人税免除や輸入関税の特別措置を含む

様々な優遇措置が講じられており、現地企業には享受し得ない超国民待遇が与えられている。

中国からすれば、パキスタンは自らの戦略的な理由もあって、少々無理なことであっても、中国からの要請に進んで応じてくれる特別な友好国ということになる。プロジェクトで支出される金額、さらには企業選定において決定権を握っているのは、基本的に中国側である^{xvi}。しかもプロジェクト資金の出处は、贈与ではなく、ほとんどが借款ないしは株式資本である。そのためプロジェクト・コストが膨らめば、その分パキスタン側の返済すべき金額が拡大することになる。実際、CPECの規模は当初460億ドルであったのが、今年3月現在、すでに570億ドルに拡大するにいたっている。

現地企業に比べて中国企業がいかに優遇されているのか、その典型は電力部門に見ることができる。中国の独立発電業者（IPP）に対しては、既述のように17%の自己資本利益率が保証されている。それ以外にも、中国のIPPは現地企業にはない特権を享受している。例えば、太陽光発電の買取価格について、パキスタン政府が引き下げを通告したにもかかわらず、中国企業が強く反対したため、結局、パキスタン政府は中国企業に対して例外措置を採らざるを得なくなっている^{xvii}。

もう一つは、中国のIPPに対する優先的な支払い保証である。パキスタンの電力部門は深刻な債務問題に陥っており、IPPに対する政府からの支払いは滞る傾向にある。そのため中国側は向こう25年間、電力購入協定に基づく支払いが滞りなく行われるよう、そのための保証として特別回転基金の設置を求め、最終的にパキスタン側が中国のIPP向けに160億ルピー規模の特別回転基金の設置に応じたことになった。電力供給への支払いに際して中国企業が優先されるのに対して、現地企業は後回しとされたわけであるが、これによって現地企業はますます厳しい財務状況に追いやられることが懸念されている^{xviii}。

5. まとめ

CPECは、陸と海のシルクロードをつなぐ回廊として、「一帯一路」構想の旗艦プロジェクトとしての位置づけをされており、中国、パキスタン双方にとっても、経済的、戦略的に極めて重要度の高いプロジェクトである。

グワダール港の開発に当初よりコミットしてきた中国にとって、同港は将来的には海軍基地としての活用の可能性を秘めた重要拠点になっている。さらにはグワダール港から中国まで陸路での石油輸送が可能になれば、マラッカ・ジレンマの解消につながるということで、CPECが持つ戦略的重要性に高い期待が寄せられている。またCPECの各種投資プロジェクトは中国企業に大規模なインフラ輸出のはけ口を提供するものであり、中国経済に与える利益は極めて大きいと期待されている。

またパキスタンから見ても、米印両国が経済的、戦略的関係をますます深めている昨今、経済、安全保障の両面で米国に代わって最も頼りになる国は中国ということになる。CPEC

は中国からの大規模な投資流入を約束し、パキスタン経済を高揚させる上での千載一遇のチャンスであるとして、文民、軍部の双方の指導者の間で熱烈に歓迎されている。CPECの投資計画がパキスタンのインフラ開発を大きく推進させるであろうことは容易に想像できるにしても、他方において CPEC には看過できない幾つかのリスク要因が内在していることも事実である。

第 1 に、国内政治の不安定性が CPEC の今後の進展に影を落としていることである。地域間の確執がハイウェー・ルートの明確な選定を難しくしているとともに、分離独立運動、反政府運動を背景に多くのテロ事件が発生している。そのため CPEC プロジェクトや中国人労働者を警護するための特別治安部隊がすでに立ち上がっており、そのためのコストも無視できなくなっている。

第 2 に、地形学的リスクが存在するため、陸と海のシルクロードをツなく経済回廊として陸路での輸送機能をどこまで果たせるのか、多くの課題を残されていることである。ハイウェーはすでに開通しているものの、峻厳なカラコルム山脈を越えてパイプラインや鉄道の敷設は当面は困難とされている。CPEC によってマラッカ・ジレンマの解消を図るという構想は、目下、絵空事に近いと議論ということになる。

第 3 に、投資国としての中国の圧倒的優位性を背景として、CPEC プロジェクトでは中国企業との契約が最優先され、中国企業の利益確保を保証する各種措置が講じられていることである。あからさまな中国企業への超国民待遇に対して、現地の実業界の間では怨嗟と不満の声が徐々に広がる傾向を見せている。また CPEC プロジェクトの資金規模の決定と資金調達について不透明な部分が多いため、今後、パキスタン側が負担すべきコストがどの程度なのか、さらにはパキスタン側の返済が滞った場合には、中国側がいかなる措置を発動することになるのか、アフリカ諸国やエクアドルの場合のように現物支給での債務返済が求められるのか、など多くの疑問が生じるところである。

最後に、CPEC をめぐってインドがいかなる対応を示しているのか、指摘しておきたい。インドは CPEC に対しては、その動脈を形成するカラコルム・ハイウェーがバルチスタン・ギルギット州を貫いているという理由で、強い拒否反応を示している。バルチスタン・ギルギット州は印パ両国が互いに領有を主張しているカシュミールの一部を構成する地域であるため、インドから見れば、CPEC はインドの主権を侵害しているということになる。インドは国境問題^{xix}、さらにはインド洋一帯への活発な海洋進出をめぐって中国と合対峙しており、そもそも中国の利害と影響力の拡大を目指す「一带一路」構想には懐疑的であった。今年 5 月、北京で開催された「一带一路」会議にインドは政府代表団の参加を見送ったのも、そうしたインドの態度を表明した結果である^{xx}。

CPEC への対抗措置として、目下、インドが目指しているのは、イランのチャバハール港の開発である。昨年 5 月、モディ首相はイランを訪問した際、インド、イラン、アフガニスタンの 3 国間トランジット・輸送協定を締結し、チャバハール港の拡張工事に 5 億ドルを投じることが表明した。インドはチャバハール港を起点にしてイラン、アフガニスタンとの

貿易拡大、さらには中央アジア、ロシアまでつがる南北輸送回廊の構築に強い意欲を示している。インド国内の産業回廊の構築については、すでに日本はデリー・ムンバイ間、バンガロール・チェンナイ間のインフラ開発に深く関与している。さらに昨年11月の首脳会談で発表された共同声明において、日印両国はチャバハール港の開発を念頭に置きつつ、イラン、アフガニスタンを含む南アジア周辺地域での二国間及び三か国協力を通じたインフラ開発の可能性に言及している。今後、成長著しいインド洋周辺地域において、中国の「一帯一路」構想とは一線を画しつつ、日印連携を軸としたコネクティビティー（接続性）ないしは回廊構築の動きがどのような広がりを見せるのか、注目されるところである。

(2017年8月21日)

-
- i 日本貿易振興機構（ジェトロ）、『世界貿易投資白書』（各年度版）
 - ii Sushant Sareen, *Corridor Calculus: China Pakistan Economic Corridor & China's Comprador Investment Model in Pakistan*, Monograph, Vivekananda International Foundation, 2016
 - iii *Ibid.*
 - iv Katharine Houreld, Mail Online Wires, December 4, 2015
 - v The Member of Staff, “The cost of CPEC,” Dawn, March 12, 2017
 - vi Ishrat Husain, “Financing burden of CPEC,” Dawn, February 11, 2017
 - vii Sushant Sareen, *op.cit.*
 - viii Mehmood Hussain, “The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): An Analysis of potential threats and challenges,” ReserchGate, September 8, 2016
 - ix *Ibid.*
 - x Syed Irfan Raza, “15,000 military personnel protecting CPEC,” Dawn, February 21, 2017
 - xi Zahid Gishkori, “Economic corridor: Pakistan agree on four—layer security,” Express Tribune, November 1, 2015
 - xii U.S. Energy Information Administration, *China: International Energy and Data Analysis*, May 2015
 - xiii Sushant Sareen, *op. cit.*
 - xiv Andrew S. Erickson and Gabriel B. Collins, “China’s OIL Security Pipe Dream: The Reality, and Strategic Consequences, of Seaborne Imports,” *Naval War College Review*, Spring 2010, Vol. 63, No.2; Gable Collins and Andrew Erickson, “Still a pipedream: A Pakistan-to-China rail corridor is not a substitute for maritime transport,” China SignPost, December 22, 2010
 - xv Khaleeq Kiani, “State-run Chinese energy firms may be exempted from bidding,” Dawn, March 25, 2014
 - xvi Zahid Hussain, “The China-Pakistan Economic Corridor and the New Regional

Geopolitics,” *Asie. Visions*, No.494, Ifri, June 2017

^{xvii} Zafar Bhutta, “Tariff revision poses to solar power project,” *Express Tribune*, November 11, 2015; the Newspaper’s Staff Reporter, “Solar tariff cut by 27pc for new plants,” *Dawn*, December 17, 2015

^{xviii} Sushant Sareen, *op. cit.*

^{xix} 直近では今年6月16日、インド、中国、ブータンの3か国の故郷を接しているブータン西部のドクラム高原にて、印中間で新たな国境問題が表面化した。人民解放軍が国境を越えて道路拡張工事を行っているとの通報を得て、インドは直ちに軍隊を派遣し、目下、インド、中国両軍が合対峙した状況が続いている。

^{xx} Ministry of External Affairs, “Official Spokesperson’s response to a query on participation of India in OBOR/BRI Forum,” May 13, 2017, Government of India