

日本政府は中国が大々的に展開している広域経済圏構想「一带一路」への参加を一貫して拒んできた。だが2017年半ばころから一転して、参加の意向をみせ始めた。安倍晋三首相は、2017年末に日中の経済界が開いた会合でのあいさつの中でも、「大いに協力できる」と述べ、両国の経済連携の推進に意欲を見せた。さらに2018年10月には中国を訪問し、第三国ビジネス協力という名目で、「一带一路」への参画を表明した。

もっとも経済界の方はいまひとつ乗り気でない。インフラ関係などのプロジェクトで日中がどのような形で協力できるのか、探りかねているからである。その背景には「一带一路」戦略がどれだけの規模で、どのように展開しているか、実際の状況を日本の経済界がしっかりと把握していないことがある。

本章では、「一带一路」戦略がどれだけの規模で、どのように展開されているかを概観する。「一带一路」沿線地域で展開されている多くのプロジェクトの資金がどこから、どれだけの規模で出ているのか、またどのような企業が請け負っているのか。そのうえで、日本が「一带一路」にどのように関わることができるか、果たしてチャンスはあるのかどうか、を見ていきたい。

(1)資金の出所

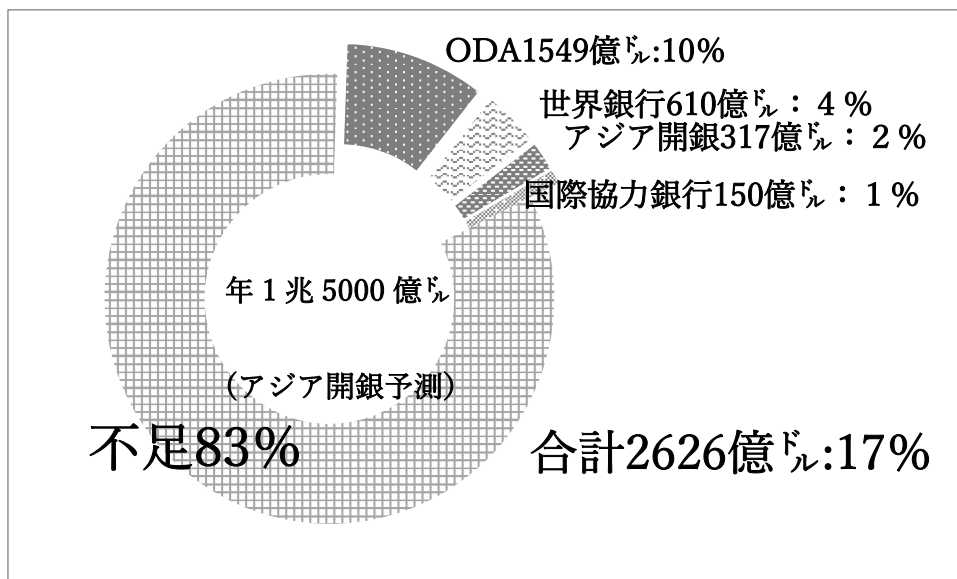
アジアに年間1.5兆ドルのインフラ需要

アジア開発銀行（ADB）は2017年2月に発行した報告書の中で、アジア太平洋地域の開発途上国が現在の経済成長を維持するとすれば、2030年までのインフラ需要が総額で22.6兆ドル、年間では1.5兆ドルを超えるとの見通しを示した。気候変動への対応のための措置を含めた場合の予測額はさらに大きく、26兆ドル、年間1.7兆ドルを超える予測した。

ところが「一带一路」が出現するまで、先進国や国際機関がアジアのインフラ需要を満たすために提供できた資金量は極めて限られたものでしかなかった。各国政府のODAは2016年で合計1549億ドルである。国際機関からは、世界銀行が610億ドル、ADBが317億ドル（いずれも2016年）、それぞれ融資している。このほか日本の国際協力銀行（JBIC）はエネルギーを中心にプロジェクト融資を年間150億ドル程度行っている。これらを合計すると、2600億ドル余りになるが、ADBによる需要予測のわずか17%程度しか提供できていない（図24）。

図1：アジアインフラ建設のための従来の資金提供

出所：関連資料から筆者作成



アジア太平洋地域のインフラ需要に対する資金供給は圧倒的に不足している。そこに中国の「一帯一路」が一挙に入り込んでくる余地があった。「一帯一路」は2013年に習近平国家主席が提唱し、2014年11月に中国で開催された「アジア太平洋経済協力(APEC)首脳会議」において広く各国にアピールされた。それから約4年だが、資金供給はこの短期間の間に驚くほど拡大している。

取るに足りない AIIB・シルクロード基金

メディアではアジアインフラ投資銀行(AIIB)の動向が取り上げられることが多いが、その融資額はとるに足りない。創設から2年間で12カ国24プロジェクト、融資総額は42億ドルにとどまっている(初年度9件、2年度15件)。融資額としては期待外れと言ってもよい。融資を進めていくための人材がまだ揃っていないこと、中国が決定権は持っているものの、加盟諸国の意に反した融資は決めにくいことなどが、その大きな理由であろう。

主導権を握る中国は当初、中国の思い通りにしようとした節もうかがえるが、実際に多くの国々が加入してくると、そう勝手に振舞うわけにもいなくなっている。審査もきちりとしていかねばならない。それでも中国としては、多くの参加国を得て、AIIBの中心的役割を担っているのだから、融資額が少なくても、「一帯一路」のシンボリックな意味合いは十分にある。

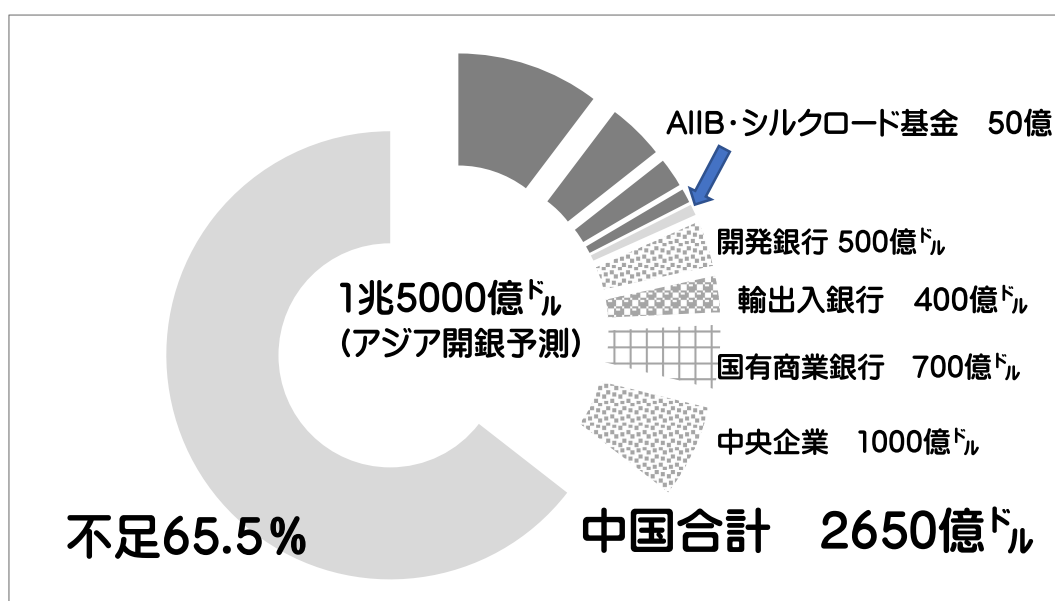
課題となっていた格付け取得については、ムーディーズ、S&Pレーティング、フィッチ・レーティングスから相次いで最上位の格付け「AAA」を取得したので、今後は債券発行など資金調達がこれまでより容易になろう。それでも金額的には大きな飛躍は望めない。年間融資額が300億ドルを突破し、ADB並みに成長するには時間がかかる。おそらく5年では追い

つけないのではなからうか。

もう一つのシルクロード基金も AIIB と五十歩百歩である。3 年間で総額 70 億ドルにとどまっている。この基金は政府が特に重点とするプロジェクトに限定されている。代表例が 2015 年 12 月に創設された「中哈（カザフスタン）産能合作基金」である。資金額は 20 億ドル。

図 2：アジアインフラ建設のための中国からの資金提供

出所：関連資料から筆者作成



動き活発な二つの政策銀行

これに比べて資金の動きが活発なのが国家開発銀行、中国輸出入銀行という二つの政策銀行である。両行は、AIIB やシルクロード基金に比べれば、けた違いの融資力を見せている。

国家開発銀行は 2016 年末の国際業務貸付残高が 2,779 億ドルだが、そのうち「一带一路」に 1600 億ドルをつぎ込んでいる。「一带一路」が本格化したのは 2014 年からとすれば、一年間で 500 億ドル余りを融資していることになる。

中国輸出入銀行は「2015 年末における『一带一路』沿線諸国への融資残高が 5,200 億元を超える」とある。ドル換算すれば約 825 億ドルになる。一年間では 400 億ドル余りとなる。

中央企業も積極的に進出

基幹的な国有企業である中央企業も「一带一路」沿線地域に積極的に進出している¹。2017

¹ 中央企業とは、国务院（政府）の国有資産監督管理委員会の管理下にある国有企業で、「央企」よも

年5月現在で、47の中央企業が合計1676件も進出しているという。金額は公表されていないが、海外資産は2013年には、ほぼ4兆4000億元だったのが、2017年の報告によると、すでに6兆元に達しているという。4年間で1兆6000億元増えたことになる。年間では4000億元、つまり600億ドル強の増加になる。

主な中央企業を挙げてみると、エネルギー部門では中国石油化工集団、中国石油天然ガス集団、国家电网公司、中国電力建設集団、中国核工業集団、中国広核集団など、鉄道・道路・港湾・ダム部門では、中国機械工業集団、中国鉄道建築、中国建築集団、中国中車、中国交通建設集団、中国長江三峡集団、招商局集団など、鉄鋼部門では鞍鋼集団、中国宝武鋼鉄集団などである。

中国には改革開放40年の実績と英知（経済特区や工業園区等を建設した経験）がある。これまでは国内で「世界の工場」を作り上げてきたが、今後はそうした経験をもとに海外に向かっていく。現在、ロシアには4~5の経済区があるが、中国企業が1600社進出しているし、ベトナムにも4つの工業園区に1000社の中国企業が進出している。その他、インドネシアや中東のスエズ地区にも多くの中国企業が進出している。こうした海外における特区や園区を中心になるのは、やはり中央企業だろう。それが呼び水となって、民営企業も出ていく。

銀行保険監督管理委員会の傘下にある4大国有商業銀行（工商銀行、建設銀行、農業銀行、中国銀行）は、広義では中央企業と呼ばれており、これらの銀行も巨額の融資を行っている。例えば工商銀行は、これまでに「一帯一路」関連だけで674億ドルもの融資実績がある。

「一帯一路」だけで、これまでの世界の資金供給額に匹敵

以上の中国の資金供給額を合計してみると、年間に約2600億ドルとなる。これは「一帯一路」が登場する以前における世界のアジアインフラへの資金供給額にほぼ匹敵する。中国一国だけで、世界の総供給額に匹敵するということになる。

しかもAIIBやシルクロード基金は投資の呼び水、あるいは象徴的な意味にとどまっておらず、資金供給の主力は二つの政策銀行、中央企業、四つの国有商業銀行といった「国有部門」であることに注目すべきである。

さらに民間企業も国有部門に誘発されて、「一帯一路」沿線国への貿易、投資を増やしている。2017年の統計によると、「一帯一路」地域との中国の貿易量の約43%が携帯電話やPC等IT系を中心とする民営企業であり、国有企業の貿易量を越えている。予想以上の恩恵を受けていることになる。

日本のメディアなどには、AIIBの融資額が少ないという部分だけを見て、「『一帯一路』はとるに足らない」と結論付けるところもあるが、よりしっかりと目を凝らして実態を見

呼んでいる。鉄鋼、石油化学など基幹産業の中核的な企業が名を連ねており、その数は2018年6月現在で96ある。

なければ、大きな過ちを犯すことになる。

(2)チャンスとリスク

図 3：中国の「真珠の首飾り」戦略

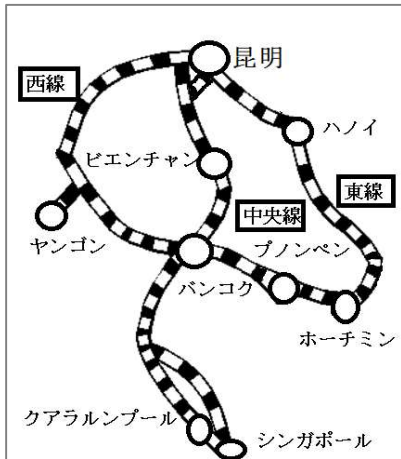


もともと「一帯一路」の数多くのプロジェクト展開には、チャンスも多い半面、リスクも極めて高いことを知っておくべきであろう。

中国はバングラデシュ、パキスタン、スリランカといった諸国の港湾整備事業に積極的になっている。ところがインド包囲網を早期に形成したいとの政治的・軍事的な目論見（「真珠の首飾り」戦略）が前面に出過ぎて、各国でトラブルを起こしている。

その代表的な例がスリランカのハンバントタ港である。親中国だったラジャパクサ大統領時代に、第一期工事分として中国輸出入銀行が費用の85%を貸し付け、中国の国有企業である中国港湾工程会社が担当して建設が行われ、2012年に営業を開始した。ところが借りた資金の金利が高く、シリセナ大統領の時代になると、中国への不満が噴出してくる。しかしどうすることも出来ず、追い詰められて2017年7月、中国の国有企業である中国招商局集団に11.2億ドルでハンバントタ港の70%の株式を売却せざるを得なくなった。99年間の租借権も与えてしまった。

図 4：中国の汎アジア高速鉄道計画



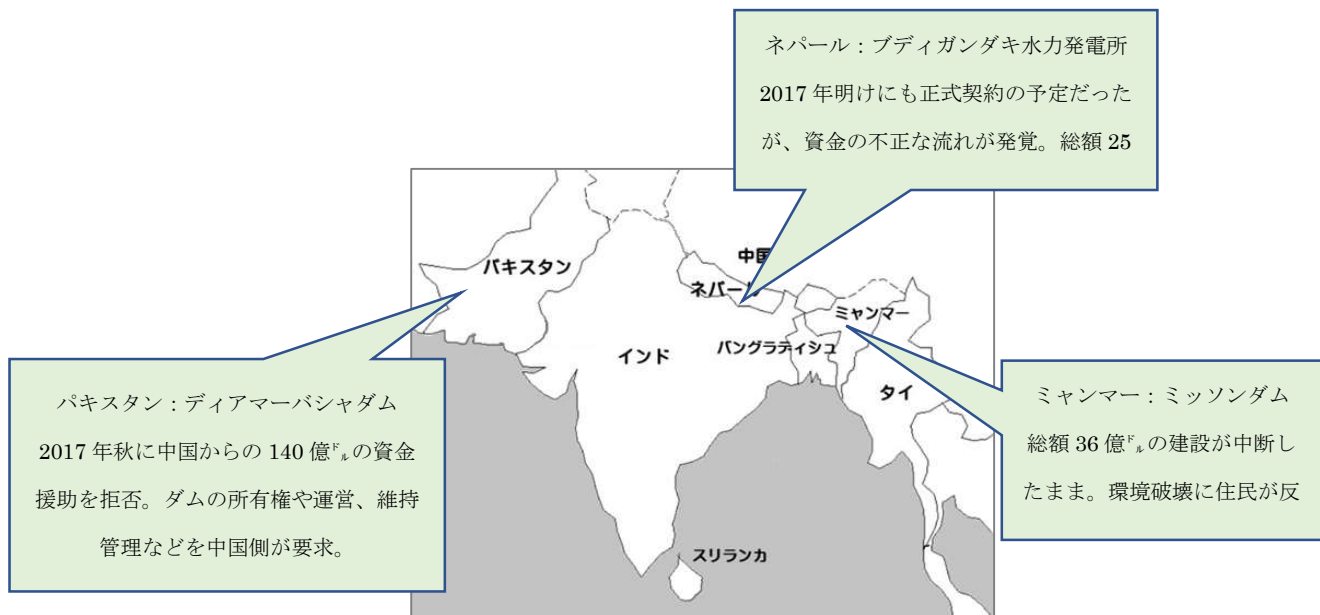
バングラデシュのソナディア深水港でも、2016年2月に建設が棚上げになる事態が起きている。パキスタンとは「中国・パキスタン経済回廊」をぶち上げ、その一環として中国はグワダル港の整備に力を入れてきた。しかしパキスタンも中国からの過重債務によって「中国債務の罠」に陥る危険性が指摘されている。

中国は高速鉄道の世界への輸出にも全力を注いでいるが、これまでの「星取表」をみると、黒星が目立っている。米国、メキシコ、ベネズエラといったところでは、いったん結んだ契約が解消となってしまった。アジアでもインドでは中心となるムンバイ・アーメダバード路線の輸出商談で日本に負けた。同様にタイでも最も乗客が多いとみられるバンコク・チェンマイ路線は日本が勝ち取った。インドネシアでは中国が入札に勝ったが、いまだ本格建設に入れずにいる。

さらに2018年年内に入札予定だったクアラルンプール・シンガポール間的高速鉄道建設は、事前の予想では中国が有利とされていたが、マハティール政権の再登場で、建設が延期されることになった。ここは中国の昆明とシンガポールとを結ぶ「汎アジア高速鉄道計画」(図27)の起点となり、「一帯一路」の目玉となるプロジェクトだったが、中国にとっても大きな痛手となろう。

各地のダム建設も様々な理由から暗礁に乗り上げている。ミャンマーのミッソンドムは、環境破壊を恐れる住民の反対で、総額36億ドルの建設が中断したままである。パキスタンでは、インダス川上流に建設予定だったディアマーバシャダムがうまくいっていない。中国から140億ドルの資金援助を受ける予定だったが、中国側がダムの所有権や運営、維持管理の権利なども要求してきたため、パキスタン側が断ってしまった。ネパールのブディガンダキ発電所も、中国から総額25億ドルの融資を受ける話が進んでいたが、資金の不正な流れが発覚しておかしくなってしまった。

図 5：アジア各地で頓挫する中国のダム建設



なぜトラブルが多いのか？

なぜ各地でこれほどまでにトラブルが多いのか。第一に指摘できるのは中国のプロジェクト展開能力の「力不足」である。プロジェクト融資には金融の専門家が多く必要になるが、いまの中国には十分な専門家がいらない。ある日本人の専門家が、北京のAIIB本部で講演をしたところ、AIIBスタッフからの質問はほとんどなく、質問したのは同席していたADBなどからの参加者だったという。AIIBの融資先のほとんどがADBや世界銀行との相乗りであることも、人材不足の表れと言える。インフラ案件のプロジェクト審査を担当するスタッフが少ないのである。

またインフラ建設の技術レベルもまだら模様だ。「モノづくり」では急速に日本など先進国を追い上げているとはいえ、肝心の部品は他国に依存するなど、脆弱性を克服できないでいる。インドネシアの高速鉄道プロジェクトは、その好例だろう。破格の条件を提示して落札はしたものの、技術的な問題などで、本格的な建設が大幅に遅れている。

カントリーリスクが高い

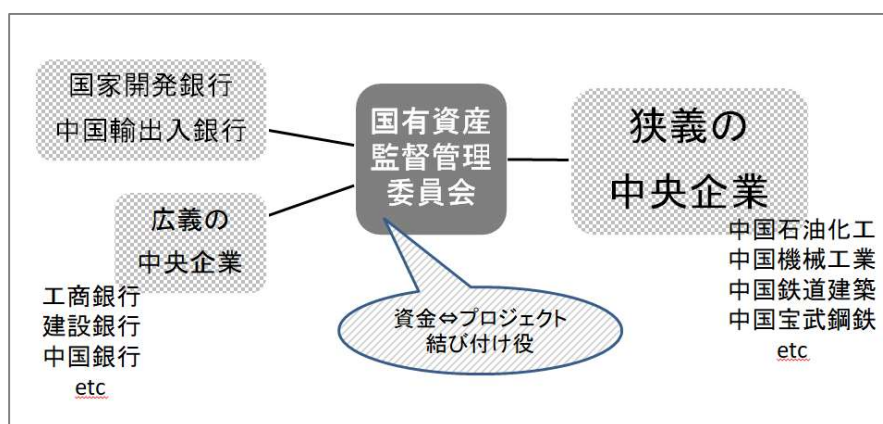
第二はカントリーリスクの高さである。「一帯一路」沿線国はもともとカントリーリスクが高い。政権交代が頻繁に起こるし、地域によっては戦争状態に巻き込まれているところも少なくない。

日本貿易保険（NEXI）はAからHまでの8段階で各国・地域のカントリーリスクを分けている。アジア・中近東で見ると（2018年2月2日現在）、最もカントリーリスクの低いA

ランクにはシンガポール、日本、次に低い B ランクには韓国、台湾といった順で並んでいる。そして最もカントリーリスクの高い H には、北朝鮮、ラオス、パキスタン、アフガニスタン、イラク、シリア、レバノン、イエメン、キルギス、タジキスタン、西岸・ガザが入っている。「一帯一路」の主要対象国の多くが、この中に含まれている。

加えて中国は何事も政府主導で進めているため、政治優先になりがちで、プロジェクトのリスク評価がどうしても甘くなる。特に国有企業は政府の言いなりになりがちで、リスクを自分の判断で見極めようとしなない。

図 6：国有資産監督管理委員会の役割



「一帯一路」のプロジェクト展開では、国有資産監督管理委員会が重要な役割を果たしている。同委員会が国家開発銀行、中国輸出入銀行などの資金と巨大国有企業（中央企業）のプロジェクト建設とを結びつけているのだ。中央企業の側からすれば、監督官庁である国有資産監督管理委員会から具体的な案件を持ちかけられれば、よほどでない限り断れない。

企業の側も、「一帯一路」の沿線国の案件であれば、何でも「一帯一路」の対象プロジェクトに組み込んでくれるので、うまく利用しようとする。政府から「一帯一路」に積極的に取り組み、という強い指示が出ているので、地方政府などはこれが「一帯一路」かと思われる案件でも、「一帯一路」案件にしてしまい、中央の了解を取り付けてしまう。「一帯一路」が展開される前に開始していた案件はもちろん、全て「一帯一路」に組み込み直してしまう。

一方、アジアなどの資金を受ける側をみると、中国から持ち込まれた案件を簡単には断り切れない。特に親中政権であれば、なおさらである。スリランカやマレーシアに多くのプロジェクトを展開できたのは、親中政権だったからに相違ない。

だが、フィージビリティ調査などは十分にやっていない場合が多い。中国のトップ指導者がこれらの親中国国家を訪問して、鶴の一声で決めてしまう。

マレーシアでは東西を結ぶ鉄道路線の建設が、中国の請負で始まった。ところがマハティール氏が首相になり、この案件に資金面など多くの問題があったことが明るみに出て、結局マレーシア側は中国に建設中止を申し入れた。

金利高く「中国債務の罠」に

第三は中国が海外でのプロジェクト建設に慣れていない面が指摘できよう。ミャンマーのミツソンダムにみられるような、環境問題への配慮不足はその一例だろう。

それ以上に問題なのが、融資の金利が比較的高いことである。日本は超低利の円借款によって、アジア各国のインフラ建設に実績を残してきた。これに比べると、「一帯一路」関連のプロジェクトでは、金利が押しなべて高い。

スリランカのハンバントタ港はその一つの例である。パキスタンやラオスも中国からの借り入れが急増して、支払いに困難をきたしている。マレーシアも前政権時代に巨額のインフラ投資を中国からの資金供給で計画したが、マハティール新政権は多くのインフラ案件を見直すと言明している。なんとか返済困難に陥る前に未然に防いだ格好だ。こうした状況は「中国債務の罠」と呼ばれ、各国が警戒を強めている。

中国にも日本の円借款に似た援助方式がないわけではない。しかし金額は少ない。シルクロード基金はそれほど金利が高くはないが、金額的にはそれほど多くはない。「一帯一路」の中心となる資金は国家開発銀行、中国輸出入銀行、さらには4大国有商業銀行といったところである。これらの融資の金利はやはり割高だ。しかも巨額の融資額なので、アジア・中近東などの中小国からすれば、金利返済に苦しむことになってしまう。

完成後のアフタケアなどきめ細かさにも欠けている。それどころか、いろいろな付帯条件（周辺開発権など）を付けたがるのは、本来の「平和協力」とか「相互利益とウインウイン」とかいった主旨から外れているのではなかろうか。中国が特定国に破格の条件を提供したために、他の国から「我が国はなぜ金利が高いのか」と文句を言われたりするケースも出ている。

「一帯一路」は何が最終目標か

中国が展開する「一帯一路」プロジェクトの様々な混乱は、目的がバラバラで、はっきりしていないことに根本原因がある。中国は自国の目先の利益だけに目を奪われてはいけない。当初は過剰な設備や在庫を抱える鉄鋼、セメントなどの「はけ口」として「一帯一路」を位置付けたこともあるが、こうした視野の狭いやり方では「一帯一路」戦略の展開は難しい。

また、単に市場として「一帯一路」をとらえるのにも問題がある。これまで中国は、日本や米国等「東」の国から技術や資金を入れて、「東」の国に商品を輸出してきた。ところが輸出先としての「東」はほぼ満杯となり、限界にきている。米中貿易摩擦が生じているのも、当然の成り行きだった。そこで中国は方向を変えて「西」の「一帯一路」に向かわざる

を得なかった。

だが、利益優先で「一带一路」の沿線地域に入っていけば、多くのトラブルを引き起こす。中国のプロジェクトの金利が割高なことは、その最たる例である。相手国のことを考えずに進めていけば、「中国債務の罠」に多くの国が落ち込んでしまおう。

中国もこの点は分かり始めていて、最近では習近平国家主席自ら「人類運命共同体」という言葉を使うようになった。本気で「人類運命共同体」を考えるならば、中国の今展開しているやり方には根本からの修正が必要になってくる。李克強首相も、全国人民代表大会（全人代）での政府活動報告では、「対外投資方式の刷新が必要」といった一節を入れるようになっている。だが、まだ言葉だけに終わっており、明確な対応策は出てきていない。