

21 世紀海上シルクロード建設の意義と アジア太平洋地域の共同発展

江原 規由 *Noriyoshi Ehara*

(一財)国際貿易投資研究所 研究主幹

要約

2013年9月、10月に、習近平国家主席によって、それぞれ、シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロード発展戦略が提起された^{注1}。前者は『一帯』（陸のシルクロード）、後者は『一路』（海のシルクロード）と呼ばれる。65国・地区がこの「一帯一路」に関係する。人口にして、世界の60%余、経済規模にして、同30%弱を占める。本稿は、「一帯一路」のうち、『一路』に焦点をあてている。習近平国家主席が、『一路』共同建設を提起したのは、インドネシア国会でのスピーチにおいてであった。習近平国家主席は、“東南アジアは、古来より、“海上シルクロード”の重要な要であった。中国はASEAN諸国との海上協力を強化し、中国政府が設立した中国-ASEAN海上協力基金を利用し、海上協力パートナーシップをさらに発展させ、21世紀『海上シルクロード』^{注2}の共同建設を提起したい。中国は、ASEANとの各分野での実務協力を拡大し、疎通を図り、利益、チャンスと共に分かち、挑戦に共に向き合い、共同発展、共同繁栄を実現したいと考える”とした。『一路』の共同建設はASEANに限ったことではないが、ASEANとの関係を基礎としている。ASEANを含むアジア・太平洋地域は、世界の成長センターであり、TPP、RCEP、日中韓FTAなど、メガFTA構築に向けた動きが活発化している。2015年にASEAN共同体の誕生が予測される中、中国が提起した「21世紀海上シルクロード」の意義とその中身について紹介した。

シルクロード経済帯・21世紀海上シルクロード位置図



出所：中国経済網（2015年01月21日）

I. “一帯一路”戦略構想における21世紀海上シルクロード

今から600年ほど前（15世紀初頭の明の時代）、アジア太平洋地域に当時世界最大の通商交易圏が形成されていた。即ち、鄭和による“下西洋”（1405～1433年）によって、中国はアジア太平洋地域の国々との間で伙伴（Huoban、パートナーシップ）関係を構築し、自由交易、外交使節の交流を盛んに行っていた。今日的に言えば、FTAAPが構築されていたと

いうことになる。西洋の大航海時代に先駆けること90年余り前のことである。

2013年、習近平国家主席は、「一帯一路」（シルクロード経済帯『一帯』と21世紀海上シルクロード『一路』）発展戦略を打ち出す。「一帯一路」発展戦略はアジア太平洋地域、中央アジアから欧州を経てアフリカに達する広大な地域の共同発展を図るという『壮大なプラン』である。

2014年11月、中国はAPECのホスト国として主催した北京APECで、

また、その直後に開催されたオーストラリアのブリスベン G20 で、「一帯一路」発展戦略を世界に発信した。そのうち、『一路』の 21 世紀海上シルクロード建設には、あたかも、当時の『下西洋』が現代に翻ったかのような印象を受ける。今や、アジア太平洋地域は世界経済の成長センターであり、その行方に世界が注目している。

1. “一帯一路”の概要

「一帯一路」の発展戦略が習近平国家主席によって提起されたのは、2013 年 9 月（『一帯』）と同年 10 月（『一路』）であった。特徴的なのは、いずれも海外で提起されている点である。即ち、『一帯』がカザフスタンの Nazarbayev 大学での講演、『一路』がインドネシア国会でのスピーチにおいてであった。

一般的に、中国ではシルクロード経済帯（陸上）と 21 世紀海上シルクロード（海上）の「一帯一路」は、アジア・ヨーロッパ大陸を通貫し、東のアジア太平洋経済圏から西の欧州経済圏（一帯一路では東アフリカ

を含む）に及ぶ地域とされる。2013 年時点、世界人口の 63%、世界全体の経済規模の 29%、中国の対外貿易総額の 4 分の 1 を占め、65 カ国・地区が関係する。関係国・地区の共同発展（政策協調、インフラ整備、貿易拡大、金融協力、民間交流など）を目指していることから、「一帯一路」は新たな地域発展戦略といえる。なお、中国が主導する中緬孟印（中国 - ミャンマー - バングラデシュ - インド）経済回廊と中巴（中国 - パキスタン）経済回廊は、「一帯一路」に接続し、その重要な構成部分となっている。

一帯一路の経済規模・状況

中国と「一帯一路」関係国との貿易は、2013 年では 1 兆ドルを超えており、それまでの 10 年間の年率平均増加率は 19%、今後 5 年間に、これら「一帯一路」関係国から 10 兆ドル相当を輸入、同関係国に 5000 億ドル超を投資、5 億人の中国観光客が訪問するとしている。

2. 21世紀海上シルクロード

さて、『一路』は、中国から ASEAN 各国、インド、パキスタン、バングラデシュ、スリランカ、サウジアラビア、イラン、エジプトなどをつなぐ海上ルートである。

『一路』で最も密接な関係にあるのが ASEAN である。そもそも、『一路』は中国 - ASEAN・FTA (ACFTA) を基に構想・提起されたとされる。中国は ASEAN にとって最大の、ASEAN は中国にとって第 3 の貿易相手国である。中国と ASEAN は長年にわたる緊密な関係、即ち、10 年来の戦略伙伴关系が構築されている。現在、中国と ASEAN は、戦略伙伴关系の第二段階 (ACFTA 昇級版の実現など) に入りつつあるとされており、『一路』の共同建設は、その重要な第 1 歩と位置付けられている。

中国と ASEAN の経済関係

ASEAN との貿易総額 (2014 年) は 4803.9 億ドル (前年比 8.3%) で、中国対外貿易総額の 11.2% を占める。マレーシア、ベトナム、シンガポールが、ASEAN における中国の

主要 3 大貿易パートナーで、伸び率においてミャンマー、ベトナム、フィリピンが大きい。中国と ASEAN の双方投資額は 124.1 億ドルで、そのうち、2013 年に比べ中国の投資の伸び率が大きいのは、フィリピン、ラオス、カンボジア、シンガポールとなっている。

なお、中国の対外投資 (2014 年) は約 1400 億ドルで、対内投資を約 200 億ドル上回っており、中国は資本の純輸出国となっている。

習近平国家主席が 2013 年 10 月のインドネシアの国会でのスピーチした折、15 世紀に鄭和が東南アジアと密接な関係を構築していたこと、18 世紀中頃に著された中国の名著“紅樓夢”の中でジャワの宝物のことにふれられていることに言及した。中国と東南アジアの交流史を振り返り、『一路』の共同建設を強調したとされる。

その他の『一路』沿線国についても、こんなエピソードがある。2014 年 9 月、習近平国家主席がスリランカを訪問した折、同国大統領より鄭和が残した記念碑の拓本が送られた。

同沿線国には、中国が提唱する『一路』建設に期待する国が少なくないことの証左と受取れよう。

「一帯一路」建設への中国首脳の方の入れようには、これまでにないものがある。外遊での首脳会談や国内外での主要会議などで、主要課題の上位にあるのは、「一帯一路」建設に関わるものである。「一帯一路」戦略構想は、首脳外交を抜きには語れない。

Ⅱ. 21世紀海上シルクロード建設の意義

まず、『一路』建設の意義を、歴史的視点、地域経済発展の視点、世界経済発展の視点から論じてみたい。その前に、21世紀海上シルクロードは、「一帯一路」の一翼であり、『一帯』と『一路』は不可分の関係にある。したがって、以下での『一路』に関わる意義は、『一帯』にも、その多くが適用できることを前置きしておきたい。

1. 歴史的視点からみた意義について

『一路』戦略構想によって、15世紀初頭、鄭和の“下西洋”によって構築された当時世界最大の通商交易圏の「昇級版」が、21世紀にアジア太平洋地域に形成される可能性が出てきた。『一路』戦略構想には、世界におけるアジア太平洋時代の到来を再び歴史に刻むとの意義がある。この点、FTAAP、RCEP、TPP、日中韓FTAに代表される「メガFTA」構築の行方にも密接に関わっている。

2. 地域経済発展の視点からみた意義について

20世紀60年代から90年代初期にかけて、東アジア経済には一つの発展パターンが形成されていたとする地域経済発展説があった。いわゆる「雁行モデル」である。東アジアの経済発展は、日本が先導役になり、NIES（香港、韓国、台湾、シンガポール）、ASEAN 諸国が順に経済発展（離陸）した。この変化が東アジア域内で国ごとに順送りに生じたこと

を、日本を雁頭とした雁の一群が飛ぶ様子に見立てて、この名がついた。その後、この雁群は中国に着地し、中国の改革開放政策の中で、中国の経済発展に大きく貢献したとみられる。『一路』は、主に外資導入を軸とした中国の発展モデルの「巣立ち」と位置付けられる。「一路モデル」が「雁行モデル」と異なるのは、東アジアに限ることなく、鄭和の“下西洋”をも超える広大な地域をカバーしていること、および、段階的発展でなく共同発展を目指している点にある。『一路』戦略構想には、アジア太平洋地域に FTAAP、RCEP、TPP などメガ FTA と異なる新たな地域発展モデルが形成される可能性がある。

3. 世界経済発展の視点からみた意義について

これまで、世界経済のルールを主導してきたのは、欧米を中心とする先進諸国であった。21 世紀に入ると、欧米に端を発する金融危機、財務危機が相次いで発生し、先進国経済が停滞するが、BRICS など新興経済国の成長が世界経済を下支えする上で

大きく貢献してきた。今、世界経済の発展のために、既存の世界経済のルールの検証を求める国・地区が増えつつある。中国は、アジアインフラ銀行の設置、シルクロード基金の創設などを主導しつつ、「一带一路」発展戦略を推進していく姿勢にある。これを支持する沿線関係諸国は少なくない。このことは、「一带一路」発展戦略が、すでに、一定の世界的コンセンサスを得ていること示している。「一带一路」発展戦略は、世界経済のルールの検証に大きな一石を投ずると期待できる。

Ⅲ. 21 世紀海上シルクロード発展戦略への期待

さて、今後の世界の発展（経済、政治、文化など）に大きく影響するとみられるのが、FTA に代表される地域経済連携協定の行方である。アジア太平洋地域の国・地区の代表的 FTA には、中国が積極推進する RCEP、米国主導の TPP、日中韓 FTA など FTA があるが、いずれも、競合的であり未成立のままである。

1. 21世紀海上シルクロード発展 戦略への期待

アジア太平洋地域は、宗教、民族、経済の発展段階の異なる国・地区によって構成されており、共同発展の道はそう簡単ではない。そんな状況下で、中国が、利益共同体と運命共同体の構築を目指す『一路』戦略構想を提唱したことは、大きな歴史的意義がある。目下、中国は世界第二位の経済大国、世界第一位の貿易大国かつ製造大国である。また、アジア太平洋地域およびその周辺には中国を第一の貿易パートナーとする国・地区が少なくない。さらに、上海協力機構（SCO）をはじめ、南アジア地域協力連合（SAARC）、湾岸協力機構（GCC）、ユーラシア経済共同体、BRICSなど、中国が主導ないし関係する地域協力の枠組みが存在している。その上で、中国は、『一路』戦略構想を提起しているわけである。『一路』戦略構想には、メガFTA構築に発展する可能性が秘められると見られよう。この点、特に注目したいのは、中国が世界50カ国（118カ所）に当該国と共同して設

置している「経済合作区」である。中国の対外経済交流、主に、中国企業の海外進出の拠点と期待されている。このうち、23国77カ所が“一帯一路”沿線国に存在し、42カ所が『一路』沿線国に存在する。「経済合作区」は中国と『一路』沿線国との経済交流の拡大、さらには、FTA構築に「一石」を投ずることになるのではないだろうか。

2. 21世紀海上シルクロード発展 戦略の実現に向けたプラン

『一路』戦略構想の実現プランの重点は互聯互通、即ち、インフラ整備を突破口に共同発展の道を探るという斬新なプランにある。具体的には、ハード面（交通網、港湾の整備など）、ソフト面（通商ルール、標準、政策面の協調化など）、人文面（民間・文化・人的交流の促進など）でのインフラを相互整備し、『一路』沿線国相互との貿易・投資拡大、建設資金の融通、相互理解の促進などを図ることを意味するという。そのために、中国は、アジアインフラ建設銀行（AIIB）の設立やシルクロード

基金の設立を主導している。

アジア開発銀行（ADB）の予測によれば、アジアの都市インフラ建設資金だけでも、毎年 600 億ドルの資金不足があり、これに対しアジア開銀が融資できるのが 130 億ドルとされる。『一路』のインフラ整備にも膨大な資金が必要となる。

中国は、シルクロード基金に 400 億ドル拠出する予定である。また、シルクロードのインフラ整備資金に

ついては、AIIB、上海協力機構（SCO）開発銀行、BRICS 開発銀行からの手当ても考えられる。さらに、官民一体の PPP（Public Private Partnership）方式、地方政府版が設立するシルクロード基金の、中国企業の対外投資によるインフラ整備にも期待できよう。何より、シルクロード関係国の互聯互通への積極対応が期待できる。

国際関係の安定が前提だが、互聯互通の実現は決して不可能ではない。

表 1 「一帯一路」共同建設のための銀行プラス基金の枠組み

『一帯一路』建設資金源 (中国主導・関係部分)	規模
AIIB	法定資本金：1000 億ドル（初期資本：500 億ドル、うち中国出資 50%）
シルクロード基金	中国出資：400 億ドル（出資内訳：外貨準備 65%、中国輸出入銀行 15%、中国投資有限責任公司 15%、国家開発銀行 5%）
SCO 開発銀行	中国出資：80 億ドル（中国以外の加盟国の資金拠出：20 億ドル）
BRICS 開発銀行 BRICS 外貨準備基金	初期資本：500 億ドル（各国：100 億ドルずつ拠出） 初期資本：1000 億ドル（中国：410 億ドル、ロシア・ブラジル・インド：各 180 億ドル、南ア：50 億ドルを拠出）
その他	IMF、世界銀行、アジア開発銀行、PPP 方式など

出所：各種資料から筆者作成

3. 伙伴関係こそシルクロード FTA 構築のカギ

『一路』は『一帯』と不可分の関係にある。筆者は、「一帯一路」発展戦略が、将来的に、超メガ FTA（シルクロード FTA）の構築に向かうのかに大きな関心がある。その可能性は十分あると考える。

シルクロード FTA の構築には、関係各国・地区のすべてに画一的なルールを適用するのではなく、発展段階に相応するハンディキャップのつけられる、ハードルの高くないルールづくりから始めることが求められよう。この点、中国が世界 67 カ国、5 地区・組織と構築している 15 種類の「伙伴関係」の行方にそのヒントがあるのではないかと。

表 2 中国が構築している伙伴関係一覧表

伙伴関係の種類	国・地域など
全面戦略伙伴	EU、英国、イタリア、フランス、スペイン、ポルトガル、ギリシャ、デンマーク、ベラルーシ、ブラジル、メキシコ、アルゼンチン、ベネズエラ、カザフスタン、インドネシア、マレーシア、南ア、アルジェリア、モンゴル、（オーストラリア、ニュージーランド）
全面戦略協作（協力）伙伴	ロシア
新型大国関係	米国
全天候战略合作（協力）伙伴	パキスタン
全方位戦略伙伴	ドイツ
全面合作伙伴	コンゴ共和国、ネパール、クロアチア、タンザニア、バングラデシュ、エチオピア
全面战略合作伙伴	タイ、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマー
战略合作伙伴	アフガニスタン、韓国、インド、スリランカ
戦略伙伴	ASEAN、ペルー、アラブ首長国連邦、アンゴラ、ウズベキスタン、タジキスタン、トルクメニスタン、ポーランド、ナイジェリア、カナダ、セルビア、チリ、ウクライナ、アフリカ連合（AU：54 カ国、世界最大の地域機関）
友好伙伴	ジャマイカ
友好合作伙伴	ブルガリア
全面友好合作伙伴	ルーマニア
伝統合作伙伴	アルバニア
重要合作伙伴	フィジー
戦略互惠伙伴	アイルランド

出所：京華時報 2014年7月25日

中国が、「伙伴关系」構築での経験をシルクロード FTA の構築でも発揮することを期待する国・地域は少なくないはずである。

中国の「伙伴关系」には 15 種類ある。「伙伴关系」とは、“老朋友”の関係、“Mateship”の関係^{注3}といえる。中国首脳の外遊時や海外要人の訪中時の会談首脳で、「伙伴关系」の構築はいつも主要課題となる。例えば、2014 年 12 月、エジプト大統領の訪中時には、両国の関係を「全面戦略伙伴关系」に格上げすることで合意している。筆者の理解では、「伙伴关系」の基本は「戦略伙伴」で、その次が「全面戦略伙伴关系」となる。「一带一路」の沿線国の多くがこのいずれかの関係にある。

現在、交渉中のメガ FTA は、“はじめにハードルの高い条件ありき”で、国家の都合（経済的利害など）を考慮しない傾向があった。世界最大級の FTA となる「シルクロード FTA」では、相手の立場・条件を考慮した“老朋友”の関係、“Mateship”の関係を重視した構築が相応しいの

ではないだろうか。今後、中国と同沿線国との間でどんな「伙伴关系」が構築され、「シルクロード FTA」の基盤が築かれてゆくのが注目される。

注1 習近平国家主席が提起した、「一带一路」は、点から面へ、線から区画（片）への共同建設を通じて、地域大合作を順を追って一步一步形成させていき、同時に、政策疎通、道路開通、貿易振興、貨幣流通、民心疎通の『5通』を図る。

注2 东南亚地区自古以来就是“海上丝绸之路”的重要枢纽、中国愿同东盟国家加强海上合作、使用好中国政府设立的中国—东盟海上合作基金、发展好海洋合作伙伴关系、共同建设 21 世纪“海上丝绸之路”。中国愿通过扩大同东盟国家各领域务实合作、互通有无、优势互补、同东盟国家共享机遇、共迎挑战、实现共同发展、共同繁荣。

注3 中国の「伙伴关系」構築の特徴は、中国の識者によれば、『結伙但不結盟』（友となるが、徒党を組まない）にあるという。