

第 59 回 中国主導の「一带一路」構想への参加を考える

EUをはじめ、関係する諸国が、こぞって参加を表明してきた中国・習近平主席が主唱する広域経済圏構想「一带一路」ですが、日本は米国とともに距離を置いてきたものの、ここへきて安倍政権も参加協力の道を開かざるを得なくなったようです。日経新聞主催の国際交流会議「アジアの未来」の晩餐会で安倍総理は、「日本企業の参加を妨げない」という形で「協力していきたい」という姿勢を初めて表明したようです。とくにインフラ整備についての協力は①「万人に利用できるように開かれ、透明で公正な調達によって整備されること」②「プロジェクトに経済性があること」③借入れ国の債務返済で財政の健全性が保証されることなどの条件を付けての協力だそうです。しかし、中国主導のアジア・インフラ投資銀行(AIIB)への参加は見合わせ、そのプロジェクトには、企業の参加を認めるようです。まだまだ腰が引けての参加表明に過ぎません。

これまで安倍総理が「一带一路」構想や AIIB に消極的だった、というより批判的だったのは、米オバマ政権とともに、TPP(環太平洋経済協力機構)を強力に推進してきたからです。アメリカ主導、ドルを基軸通貨とする NAFTA (北米自由貿易協定)の拡大版とも言える TPP ですが、加えて日本の場合には、領土問題を絡めて中国包囲網の嫌中路線が強かった。TPP を利用して中国包囲網を強化し、日米安保体制の枠組みに TPP を組み込もうとしていたからです。しかし、2013 年に習近平により「一带一路」構想が提唱され、さらに 15 年 4 月には AIIB の創設メンバーには、長年アメリカの盟友だったはずの英国をはじめ、EU 各国など 57 カ国がこぞって参加した。中国包囲網どころか、日・米包囲網が準備されかねない状況となってきました。

さらに加えて、16 年の米大統領選挙で、共和党のトランプ政権が誕生、トランプは大統領に就任する前から「アメリカ第一」の一国主義を主張、NAFTA の見直しとともに、TPP からも「永久離脱」を宣言しました。日米を主軸とする TPP による中国包囲網どころか、頼みとする米国にも捨てられ、日本は孤立しかねない。しかも、最初は台湾と連絡するなど、トランプも中国と対立するかに見えたものの、米中首脳会談などを契機に、急速に米中関係が接近してきた。日本の孤立が現実のものになりつつある。こうした状況の変化こそ、ここへきて日本も習近平の「一带一路」に反対ばかりしていられなくなった理由でしょう。それが安倍総理の「協力発言」となっているように思います。

習近平が提唱した「一带一路」構想ですが、陸路「一帯」と海路「一路」に分かれます。「一帯」の陸路は、中国から中央アジアを経てヨーロッパに続く「シルクロード経済ベルト」です。「一路」の海路は、南シナ海からインド洋を経てヨーロッパに向かう「21 世紀の海上シルクロード」です。沿線には、約 70 カ国が並び、インフラ投資を中心にネットワークを組むことになるでしょう。中国政府としては、2014 年に政府系投資ファンド「シルクロード基金」を設立し、それを基礎に資金を拠出して AIIB の設立を主導しました。その点では、陸路の「一帯」が基礎になった構想と言えます。それに新たに「海上シルクロード」を加えて、ネットワークを強化し、多様化する構想だと思います。

日本では、この「一帯一路」構想、習近平が中華思想にもとづいて、中国主導の経済圏を新たに構想したかに見えるし、確かにそうした面もあるでしょう。しかし、シルクロードそのものは、アジアとヨーロッパを結ぶ交通・運輸の「絹の道」として現在も生きている。平山郁夫の絵画芸術もありますが、観光ルートだけでなく、中国の西安(旧長安)を訪れるとシルクロードの拠点として、例えば「駱駝のテールスープ」などを料理として賞味できます。街角でも、シルクロードにつながっている地域の経済を実感できる。さらに、そもそもヨーロッパとアジアが、地政学的には直結しているし、一体化している現実もあります。例えば、ロシアではウラル山脈を境として、西側がヨーロッパ、東がアジアであり、ヨーロッパとアジアは繋がっているので「ユーラシア大陸」と呼んでいるのです。そこに目を付けて、大規模なインフラ整備のネットワークを構築して、新たな地域共同体を構想しているように思います。

今話題の「加計学園」の許認可問題で出てくるいわゆる「経済特区」制度ですが、確かに中国の改革開放路線がスタートした時点で、深圳などが経済特区として華南の沿海部から高度成長が進みました。そんなことで特区の制度は、経済発展途上国で成功した制度とされています。しかし、その先例は戦後日本の国土開発計画にあり、太平洋ベルトの工業整備特別地域や新産業都市などの拠点開発方式だったと思います。日本の国土計画の指導者として有名だった経済企画庁の故下河辺氏などが、中国政府に協力していました。公共投資で産業インフラを集中的に整備し、輸出産業により輸出主導型の経済成長を進める方式です。日本で成功した工業開発の高度成長の成功モデルに、新興工業国や発展途上国などが続いた点を見逃すことができないでしょう。工業化、近代化の成長モデルとして、拠点開発方式の「経済特区」が重視されているのです。

さらに日本では 70 年代を迎え、太平洋ベルトの臨海型工業開発から、内陸型の電気・自動車などの高度加工・組み立て型の工業開発に発展しました。内陸工業団地の開発など、一定の成果を収めました。しかし日本列島は奥羽山脈など、中央に高い山脈が走り、それを超えれば日本海であり、内陸部の工業立地条件は狭小です。中国は、臨海部の工業開発から、内陸部の工業開発に進む場合、例えば揚子江などの超大河に沿って広大な開発立地が可能で、それはシルクロードにつながり、雄大なユーラシア大陸を横断し、ヨーロッパと一帯化する。日本の内陸工業団地とは桁違いです。こうした工業開発の積み重ねから、2014 年には上記の「シルクロード基金」が設立され、さらに習近平の「一帯一路」経済圏構想に発展してきたのです。こうした経緯からすれば、「一帯一路」構想は、特に習近平の中華思想から出たと言うより、改革開放の路線の発展・延長として、習近平が提唱したとみるべきだと思います。

こうした歴史的経緯を考えると、何となく一周遅れの日本の参加だし、しかも個別企業のプロジェクトの参加のみの協力では、中国だけではなく、多くの関係国も歓迎しないのではないかと。具体的な参加のプログラムを準備し、それを持っての参加でなければならない。そのさい「一帯一路」と日本列島との関係を明確にしておかねばならないでしょう。その点で、地政学的に見て、日本は東北アジアに属し、中国からすれば朝鮮半島やモンゴルと一緒に括られます。しかし、島国としてユーラシア大陸ではなく、環太平洋に属する小国です。しかし、中国側からは「一衣帯水」として近隣視されるし、ロシアなどでも日本海をユーラシア大陸の池のように見たてて、そこに浮かぶ島が日

本です。世界地図の上で明らかな通り、ユーラシア大陸の東に浮かぶ小さな島国、にもかかわらず多様性を持つ自然にあふれ、資源にも恵まれている。

その日本が戦後、高度経済成長を実現し、世界に誇る GNP 大国となった。すでに世界でトップの対外純資産残高を保有しています。過去には、国連の肝いりで中朝国境の豆満江開発や釜山と九州を結ぶ海底トンネルの構想など、すでに多くの開発プロジェクトが提起されてきた経過もある。また、すでに中国に進出している企業の関与の仕方など、参加・協力の対象が公共インフラ投資だけに、政府も責任をもって協力しなければならないでしょう。AIIB の開発プロジェクトに企業が適当に参加すればいいと言って済ますわけにはいかないでしょう。そして、そこに日中関係の改善を図る意味もあると思います。今年の日中国交正常化 45 周年、5 年に一度の中国共産党全国代表大会があり、日中関係が転換する可能性もあるだけに、「一带一路」に注目しなければならないでしょう。