

---

# 「一帯一路とアジアの将来」

2019年9月9日(月)  
上野文化会館

中川十郎

名古屋市立大学22世紀研究所・特任教授  
日本ビジネスインテリジェンス協会理事長  
国際アジア共同体学会・学術顧問



1. 序論:
2. 一帯一路とアジアの将来:
3. 結論:



## 1. 序論;

1) 2013年に習近平主席が打ち出した『一帯一路』戦略は6年目を迎え、ユーラシアのみならず、北方の北極海氷上シルクロード、中国~欧州の「一帯一路航空物流」、さらには地政学的には南米までを包括する地球規模のグローバル経済圏構想に拡大しつつある。本年5月に北京で開催された第2回一帯一路フォーラムの根底には1996年に発足した上海ファイブ、2001年にウズベキスタンが加入し、中国、ロシア、タジキスタン、キルギス、カザフスタンの6か国となり、更に2017年に西南アジアの雄、印度とパキスタンが加盟し、人口30億人のユーラシア巨大経済機構となった上海協力機構(SCO)と、2014年にロシアが主導権をとり、カザフスタン、キルギスタン、アルメニア、ベラルーシで設立したユーラシア経済連合(EEU)の存在がある。

とくにSCOの20年にわたる中央アジアでの経済協力の経験は一帯一路(BRI)の実践に貴重な知験を特に中国、ロシアに付与したと筆者は評価している。

ASEANを中心とするアジアとの関連では、ASEANがSCOのオブザーバーとして参加。中国がASEAN見本市を毎年開催していること。さらに欧州連合(EU)が隔年で欧州、アジアで開催しているASEM(アジア・ヨーロッパ会議)を通じてアジア～ヨーロッパの経済関係強化に尽力していることも、一帯一路の実践に大きな知験を齎していると筆者は評価している。

21世紀はまさしくアジアとアフリカの世紀である。一帯一路がアジアとユーラシアの東から西のヨーロッパへ物流網を構築し、貿易、投資、インフラ構築を通じてユーラシア、アジアの市場再構築を目指している現状を特に一帯一路とアジアの将来を中心に考究していきたい。

## 2. 一帯一路とアジアの将来:

### 1) 一帯一路の有力国・中央アジアのカザフスタンと東南アジアの両雄、インドネシア

#### (1) カザフスタン

一帯一路構想として2013年9月、習近平主席がカザフスタンのナザルバエフ大学で「陸のシルクロード」構想を発表した。続いて、10月にはインドネシアで「21世紀海のシルクロード」構想を発表。以来6年間でこの構想は急速に具体化しつつある。中央アジアで石油、ガス、電力、ウランなど資源が豊富で将来発展が予想される中央アジアの有力国で、日本の7倍の国土を持つカザフスタンは中国西部に隣接し、中国とも政治経済面で深い関係にある。筆者は先日、西安・楊凌農業近代化特区、自由貿易試験区を訪問した。カザフスタンの砂漠農業、乾燥地農業の指導にカザフスタンから農業研修生を招き、中国が教育している現場を見学した。カザフスタンは国土の80%が耕作地故、中国は食料供給国としてカザフスタンを重視している。中国はカザフスタンで食料加工工場などを建設。特に麦増産に注力している。一方国境のホルゴスには貨物物流基地と巨大ショッピングモールがあり、カザフスタンを中心に近隣諸国から年間400万人が訪問しており繁栄している。

首都アスタナでは2017年世界万博が開催された。

中国のカザフスタンへの投資も増えている。中国人労働者も多く働いており、カザフstanは最近、中央アジア発展のHot Spotになりつつある。カザフstanはシルクロードの西の拠点として重要性を高めている。またロシアが主導するユーラシア経済連合（EEU）、および上海協力機構（SCO）の重要メンバー国として、さらに沿線国69か国44億人を有する一帯一路の中央アジアにおける拠点としての地位を高めつつある。

その中にはホルゴス国際国境協力センターや、中国とオランダを結ぶ、時速150キロの高速道路回廊、さらに重慶と欧州を結ぶ直通の貨物鉄道が開通。14年にはイランをつなぐ鉄道も開通。ペルシア湾経由で中東やアフリカへの物流網建設も動きだしている。このように中央アジアはユーラシアの物流のハブとなりつつある。

カザフstanは2050年に世界のTop30か国の仲間入りを目指している。

前述通り、中国側の一帯一路の西の拠点の西安とも地理的に近く、中国西部とカザフstanの政治、経済関係は今後さらに強化されるだろう。



## (2) インドネシア

人口2.6億人で世界第4位の人口を有する資源大国。GDPは1兆ドルを突破。2050年には中国、印度、米国などに続き世界第5位のGDP大国入りを目指している。ASEAN(東南アジア諸国連合)本部をジャカルタに有するインドネシアは「陸の一带一路」の主要国カザフスタンと並び、「21世紀海のシルクロード」の拠点国である。ジャカルタ～バンドン新幹線建設工事は日本と熾烈な競争の末、中国が落札。中国との関係の強さを見せつけた。このインドネシア初の高速鉄道は140キロである。総工費50億ドル(5500億円)は中国が全額資金供与して建設する。インドもインドネシアとの関係強化に積極的で2017年にはインド洋に面する21カ国を結集する「環インド洋連合」(IORA)首脳会議をジャカルタで開催。BRICSメンバーのインド、南アなども参加した。

2018年5月にはインドのモディ首相がインドネシアを訪問。ジョコ大統領と両国関係強化を話し合った。今後、中国の海のシルクロード進展につれて、東南アジア、太平洋島礁国における海洋国家インドネシアの地政学的な影響力はさらに増大するものと思われる。

ただ、中国の一帶一路戦略に関してインドネシアでは、一部に、南シナ海での中国の動きや、ベトナム・カムラン湾や、太平洋でのトンガへの経済進出、パラオでの巨大リゾート開発、インド洋のスリランカでの強引な港湾建設などに関連し、警戒的な見方もあり、中国の慎重な対応が望まれる次第だ。海のシルクロードのインドネシアと陸の一帶一路拠点のカザフスタンはともに回教国家故、今後、両国の関係は政治的にも、経済面でもさらに緊密化するものとみられる。この両国の動向に今後十分注目することが肝要だろう。



## 2) 一帯一路とアジアの将来

### (1) 「目に見えぬ国家・中国」(Invisible State of China) \*、「仮想現実国家・中国」(Virtual State of China) \* (\*は筆者の造語)

東南アジアの海の回廊「21世紀海のシルクロード」を論ずる場合、東南アジアに散在する4000万人の華人・華僑の人脈、情報、金融、ビジネスネットワークが「一帯一路」に無視できない大きな影響を与えることを考慮する必要がある。これらの華人、華僑は21世紀アジア発展の時代に中国本土を超えて、目に見えない中国国家、仮想現実国家中国を構成し、想像以上の力を発揮することを認識すべきである。「一帯一路とアジア」を論ずる場合、このような視点を持つことが必要であろう。

さらにアフリカを中心に力を有する印僑、欧米で力を有するユダヤ人脈、中近東、アジア、中央アジアで強力なネットワークを形成しているモスリム人脈も考慮することが必要である。

21世紀はアジア・ユーラシア・アフリカを中心に中国とインドが発展を主導する。  
「Chindia」(中国、印度)＝筆者の造語＝の再来である。

アンガス・マディソンによれば、200年前の1820年には中国の世界のGDPに占めるシェアは32.9%、印度が16%、合計約50%であった。12年後の2030年には中国23.8%、印度10.4%で、中印合計35%に復権する。同年の米国17.3%、ヨーロッパ13%、日本はわずかに3.6%とインドの約3分の1と停滞する。

かかる経済史的な観点から中国のユーラシアの東から西ヨーロッパへの物流網、インフラ、貿易再構築を目指すグローバル戦略「一帯一路」(Belt & Road Initiative＝BRI)を理解すべきである。「一帯一路」は陸と海からシルクロード再構築の歴史的背景を踏まえた中国の遠大な21世紀の総合戦略である。

### 3)「一帯一路」のアジアでの主要な動き

(1)中国・パキスタン経済回廊(CPEC)は新疆ウイグル自治区のカシュガルからパキスタンを縦断してアラビア海沿岸のグワダール港へのCPEC構築を目指す。2030年完成に向けて60億ドルの投資を予定。グワダール港と経済特区建設工事は10億ドルで完成済み。グワダール深水港は一日当たり、1700万バレル以上の石油と、大容量のバルク混載コンテナ貨物に対応できる新しい輸送ルートを提供する。

更に中東から中国への石油輸入を促進する。石炭鉱業と発電所建設のフェーズ1は20億ドルの投資で2019年6月完成予定。

(2)ミャンマー石油・ガスパイプライン建設 - ミャンマー西部、チャウビュー港から中国雲南省昆明への石油・ガスパイプライン建設。15億ドルの建設費用で、すでに完成済み。

チャウピー石油パイプラインは中東やアフリカから中国へ原油をさらに迅速に供給する。年間2,200万トンの原油の輸送が可能である。だがこれはまだ中国の年間石油輸入量の5%程度である。

ミャンマーと中国はさらに73億ドル(約8000億円)で深水港建設プロジェクトについて協議が進行中である。この港が完成するとインド洋経由での貨物輸送に重要かつ画期的なアクセスポイントが出現することになり、インド洋物流に大きな影響を与えるだろう。

- (3) スリランカ・ハンバントタ港は中国が「21世紀海のシルクロード」の重要拠点として2010年に開港。2017年に99年の租借に成功。周辺国が警戒を強めている。
- (4) 北極海海上シルクロード計画—北極海ヤマル半島からのLNGの韓国、日本、中国、アジアへの輸出などとも関連し、2018年1月に中国は「北極海白書」を発行。中国、ロシア、日本、韓国のヤマルLNG共同プロジェクトは、2018年8月から自走砕氷船で通年の運航を目指している。これが実現すれば、19世紀のスエズ運河、20世紀のパナマ運河、21世紀の北極海氷上輸送ルートが出現し、ヨーロッパ～アジア間に物流革命をもたらすものと見られている。
- (5) 中国～ヨーロッパ間、21世紀・一带一路航空輸送国際会議、「2018年中国～欧州航空物流サミット会議」が2018年5月23～25日、北京で開催された。これにより一带一路物流は陸路、鉄道、海運、航空、北極海氷上物流ルートが開発され、ユーラシア・ヨーロッパを中心に21世紀の物流革命が動き出すことになる。
- あわせ、タイ半島を横断する「クラ運河構想」の動向にもWatchが肝心と思われる。
- (6) さらに、中国は、越境e-commerceによる「Virtual一带一路ビジネス」を検討中である。All 時代の画期的なVirtual越境ビジネスは将来のユーラシアビジネスに革命を齎すだろ。一带一路におけるe-commerceビジネスの動向にも十分なWatchが肝心である。

#### 4) 今後のアジアでの主要なプロジェクト

- (1) 中国・パキスタン経済回廊プロジェクト(280億ドル)
- (2) 中国～タイ高速鉄道プロジェクト
- (3) パキスタン「カト水力発電プロジェクト」-「シルクロード基金」初投資
- (4) 中国・インドネシア高速鉄道プロジェクト
- (5) 中国・ラオス鉄道協力プロジェクト-全距離418キロ、投資総額400億元
- (6) 中国・タイ・クラ地峡運河建設プロジェクト、投資総額280億ドル
- (7) 中国・モンゴル・ロシア経済回廊プロジェクト
- (8) 中国・パキスタン道路協力プロジェクト28.9億ドル
- (9) 中国・インドシナ半島経済回廊プロジェクト-高速道路、高速鉄道で南寧、ハノイ、シンガポールを結びASEANとの関係を強化する。
- (10) 中国・昆明・ラオス・ハノイ・ハイフォン・クアンニン、と南寧・ランソン・ハノイ・ハイフォン・クアンニン経済回廊と環北部港湾経済を含む「両廊一圈」計画



以上のようにアジアだけでも膨大な「一帯一路プロジェクト」がある。

一帯一路プロジェクトでは中国の国家レベルのプロジェクトは900を上回る。国際プロジェクトも200件あり、インフラ、貿易、産業投資、エネルギー資源、金融、環境保全、文化、海洋など8分野に分類されている。(中国「一帯一路」構想、科学技術振興機構(2016) pp106-107参照)

ADB-ADB(2009)の予測によれば、2010年から2020年までの10年間のアジア諸国(除く日本)のインフラニーズは総額8.3兆ドル。年間8300億ドルと巨大である。しかしながらADBなど国際金融機関では年間100億ドルの融資が精一杯だとのことである。したがってそのギャップを埋めるためにはシルクロード基金(資本金400億ドル)、アジアインフラ投資銀行(AIIB)(資本金1000億ドル)、BRICS新開発銀行(NDB)(資本金1000億ドル)、中国国家開発銀行(CDB)、中国輸出入銀行(China Exim Bank) 資本金231億ドルなどの融資を活用することが必要となる。



## 5) 中国一帯一路とミャンマーおよびASEAN諸国の動向

(1) ミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナムはASEANの後発国として経済開発に努力している。これらの国は2018年からASEAN域内関税を廃止し、今後ASEAN域内の貿易が増加し、域内のConnectivityがさらに高まるとみられる。特に近来ベトナムとミャンマーが将来の発展性から世界的に脚光を浴びている。

一方米国は中国の一帯一路構想に対抗し、ポンペオ国務長官が2018年7月30日、米国、オーストラリア、日本、インドと協力し、インド太平洋地域のインフラ投資を促進する為、1億1350万ドル(日本円で126億円)のファンドを設立すると明らかにした。

日本政府は米ファンドに協力する姿勢を示し、JBICによる共同出資などの案も検討しているという。インド太平洋戦略の対象にはアフリカ東部の沿岸国も加わる。(日経8月1日)。

アジア開発銀行(ADB)の試算では2016~30年の15年間のアジア太平洋地域のインフラ需要は26兆ドル(約3000兆円)の巨額に上り、日本としても一帯一路に対抗し、これらのインフラ需要取り込みを画策している。

これに対し中国のASEANとの経済協力案件は15年9月、インドネシアのジャカルタ~バンドン高速鉄道建設案件を中国が日本の新幹線に競り勝ち落札。総工費60億ドル。2020年10月完成予定は遅れている。

15年12月にはミャンマー西岸の港湾・工業団地整備で、中国国営企業などが開発権を獲得している。

香港のThe HongKong and Shanghai Hotels グループはミャンマーで新不動産開発に参入している。このグループはトルコでも不動産開発を行っている。

トルコは米国との関係悪化で中国と一帯一路をはじめ、経済関係強化を目指している。

最近、習近平国家主席のアフリカ歴訪の際、西アフリカのセネガルが一帯一路への参加を表明した。

16年12月にはラオスと中国を結ぶ高速鉄道の工事も本格化している。2021年6月完成予定で総額60億ドルと巨額の工事である。

さらに将来、ビエンチャンとシンガポールを結予定だ。

一方、カンボジアの首都プノンペン近郊で中国企業が参加する都市計画が着工している。

17年12月にはスリランカが債務返済が困難となり、中国が港湾を99年租借し、経営権を取得した。これに対しスリランカのみならず世界で批判が高まっている。

2018年8月21日には中国を訪問中のマレーシア・マハティール首相は債務が課題だとして中国~マレーシア鉄道建設の契約のキャンセルを申し出て中国側が違約金支払いを条件に了承したと報道されている。このように中国の一帶一路戦略は一部の国で警戒と批判があることに留意する必要がある。

しかし、マレーシア鉄道計画は本年、鉄道距離を縮小し、建設を再開することに決定。将来シンガポールまで延伸することも合意に達したと報道されている。

- (2) さらに香港・マカオ・広州はコンソーシアムを組み一帯一路への取り組みを強化している。たとえば、香港のGada Holding Ltd.はインドネシアで高度な天然アスファルト採掘技術と加工技術の導入に動いている。
- (3) Ho & Partners Architectsはフィリピンの新マニラ湾岸都市 City of Pearl の建設設計とプロジェクト管理を行っている。
- (4) Prosper・Construction Holdingsはインドネシアのバリで石炭燃料プラントを建設。  
(以上はHongkong-Greater Bay Area-Belt and Road –and Beyond, Mr. Benjamin Wong, Head of Transport and Industrial、INVEST Hongkong July 11, 2018年を参照)

## 6) ケーススタディ～日本商社のミャンマーでの活動状況

総合商社ニチメン(現双日)は早くも1918年にラングーン(現ヤンゴン)に出張所を開設以来、ミャンマーでのビジネスに関して100年の歴史を有する。2010年に新たにヤンゴンに事業会社を設立。2012年に首都ネピドーに出張所を開設。現在はトレードビジネス、事業会社経由、化学、機械、インフラ、エネルギー、自動車、食品、農業、リテールなど各分野で活躍している。下記は日本の総合商社のミャンマーでの最近の活動の一端である。

- (1) タイ最大の肥料会社TCCC社と組みミャンマーのテイワラ経済特別区に工場を建設。肥料事業のさらなる拡大を目指している。
- (2) 双日ロジステック社も進出。物流事業拡大に尽力中。
- (3) Arctic Sun社はミャンマー小売最大手のシテイ・マートグループとの共同事業として2013年に設立。ミャンマーでのコールドチェーン・ビジネスで活躍している。
- (4) Premium Soditz Logistics Co.,Ltd.ミャンマーの地方のイチゴ、野菜、切花など生鮮品冷蔵輸送事業に活躍。
- (5) Soditz City Food Co.,Ltd.ミャンマーのシテイ・マート・グループとの合併会社で日本の大衆食堂の文化をミャンマーの人々に紹介している。
- (6) Soditz Sunrise Automobile Co.,Ltd. 中国第2位の東風汽車乗用車のミャンマー向け販売会社で販売拡大に努力中。
- (7) 2012年にヤンゴン支店ネピード出張所を設立。現地政府との交渉にあたっている。  
(以上Soditz Group Magazine HORIZON April~May 2018 No.156を参照)



### 3. 結論:

日本は早急に日中関係を改善し、AIIBに参加。

21世紀の世界を見据えた日本の長期的なグローバル戦略を確立し、「一帯一路」の諸プロジェクトに参入することが日本の100年の大計の為に強く求められている。

あわせて将来、発展が予想されるASEAN諸国、新興国の中でも発展が予想されるベトナムとミャンマーに注力するとともに中国が主導する一帯一路のインフラ建設、物流分野への介入をめざし、特にミャンマーでのプロジェクト開発に際しても、中国との協力を努力することがビジネス拡大に肝要と思われる。

1) 2025年～30年にGDPで中国が米国に肉薄するか、米国を凌駕するだろうとの見方が強まっている。この機会を捉え、日本としてはAIIBへの参加を真剣に検討すべきである。

その上で、一帯一路の諸プロジェクトで中国や一帯一路参加国に金融、技術、製造、ハード、ソフト、サービス、環境、健康医療などの分野で協力する戦略を確立すべきであろう。中国との協力の具体的な方策の早急なる検討が望まれる。

さもなくば日本は千載一遇のチャンスを失うことが危惧される。



2) 筆者は昨年1月に北東中国の中央政府直轄地で一帯一路の自由貿易試験区を有する天津市を訪問した。天津は地の利を生かし健康医療特区の開発にも積極的で、経済発展が著しい様を実感した。

昨年、4月と11月。さらに本年5月に西部開発、農業近代化特区、自由貿易試験区開発に注力している一帯一路の西の拠点・西安と楊凌を訪問した。

そこでは中国と中央アジア、アフリカ、中東、カザフスタンなどとの農業開発、経済協力を積極的な実状を目の当たりにした。

習近平国家主席のカザフスタン、インドネシアでの「一帯一路」構想の発表以来6年。中国や中央アジア、ユーラシア各地域での「一帯一路」開発が着実に進展している実情を目撃し、「AIIB」と「一帯一路」への日本の早急なる参画が必須との信念を改めて強くした。

3) 数年前、日本のある医療機器メーカーの特別委員として同社のシンセン工場を視察した。同じく特別委員であったノーベル経済学賞受賞のロバートマンデル・コロンビア大学教授も同行された。同教授とは、筆者がコロンビア大学留学時代以来、親しくご指導を得ていたので、ホテルでの夕食後、香港の美しい夜景を眺めながら懇談した。

その時、「ポスト中国のインドについてどう思うか」と質問した。それに対してマンデル博士は「ポスト中国は中国しかありえない。」「インドが中国に迫るにはまだまだ時間がかかる。」

さらに、「日本はなぜ無人の小さな島にかかずり、将来、米国に迫り、場合によっては米国を凌駕するかも知れない、日本の隣、一衣帯水の中国との関係を良好に保ち、アジアの経済大国として日本は中国と お互いにウィン・ウインの関係をなぜ築かないのか理解できない」と日本政府の対応を批判気味に話されたことをいまでも鮮明に思い出す。

4) 昨年5月25日、平和学の大家、ノルウェーのヨハン・ガルツク教授と鳩山由紀夫元首相の「東アジアの平和をどう作るか」の講演会に参加した。

ガルツク教授は日本が率先して、沖縄を拠点に、北朝鮮も入れた「北東アジア共同体」を構築し、北東アジアに平和を実現すべきだと力説された。

日本は一带一路を沖縄を起点に南は福建省福州港から21世紀海のシルクロードに参入。連雲港から陸路は西安、中央アジア、欧州へのユーラシア鉄道に結節。

さらに青島、天津、大連などの港湾からシベリア鉄道経由、中央アジア、東欧、ヨーロッパへ連結し、海と陸のシルクロードを沖縄から21世紀のPeace Road、平和のシルクロードの構築に努力したいと覚悟を新たにした次第である。

以上



## 「一帯一路」の概念図



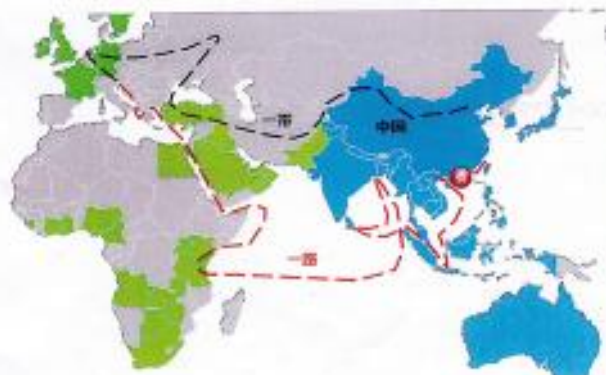
(図説) : 一帯一路を構成する経済回廊

# 1. 一帯一路 (B&R) - はじめに



## 一帯一路 (B&R) 構想とは？

- 新シルクロード構想とも呼ばれる一帯一路 (B&R) 構想は、2013年に中国政府が始めた開発戦略です。
- B&R沿線国・地域の経済は、世界人口の約63%、世界GDPの30%を占めます。



陸上ルート  
 海上ルート

中国  
 中央アジア  
 アジア  
 アフリカ  
 南アジア

### 「一帯」と「一路」

- 「一帯」は、シルクロード経済ベルトを指します。
- 陸上の道、鉄道ルート、石油および天然ガスのパイプライン、他のインフラプロジェクトネットワークにより構築されます。
- 中央および西中国からモスクワ、ロンドンにまで及ぶ予定です。
- 「一路」は、21世紀海上シルクロードを指します。
- 海沿いのインフラプロジェクトのネットワークにより構築されます。
- 南アジアから東アジア、地中海に及びます。

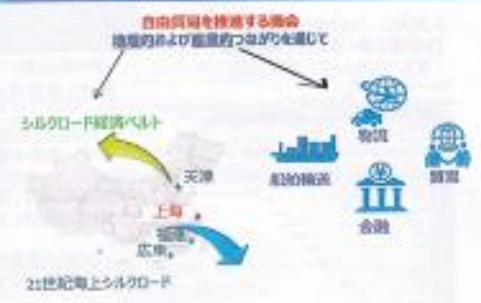
## 2. 一带一路 (B&R) - 意義



### 中国への影響



**中国全土でバランスの取れた発展を促進**  
経済格差を是正するために、東部が優れた内陸や四方の管  
への投資の奨励を促す



**人財の国際化を加速**

