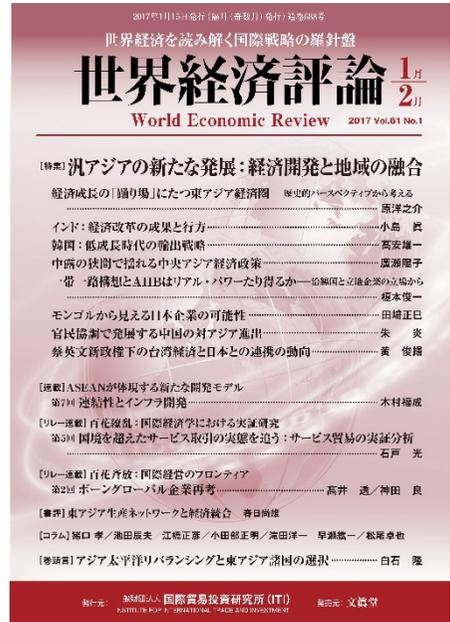


本論文は

# 世界経済評論 2017年 1/2月号

(2017年 1月発行)

掲載の記事です



## 世界経済評論 定期購読のご案内

年間購読料 1,320円×6冊=7,920円 ▶ **6,600円** 税込 **17% 送料無料 OFF**



富士山マガジンサービス限定特典 ※通巻682号以降 **デジタル版バックナンバー 読み放題!!**



世界経済評論 定期購読

24時間・年中無休 0120-223-223

お支払い方法 Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。 Fujisan.co.jp 雑誌のオンライン書店  
 お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

# 一帯一路構想と AIIB は リアル・パワーたり得るか ——沿線国と立地企業の立場から

経済産業研究所コンサルティング・フェロー 榎本 俊一

えのもと しゅんいち 1990年東京大学法学部卒業後、通商産業省（現経済産業省）入省、現在に至る。前東北大学大学院教授。研究領域は為替変動と産業競争力、多国籍企業のグローバル競争等。著書は『総合商社論』（中央経済社、2012年）、『総合電機産業と持続的円高』（同、2014年）等。

中国の一帯一路構想表明から AIIB 設立までの動きは電光石火であり、日米政府の予想を裏切り沿線諸国だけでなく英独仏等も支持に回った。一帯一路構想には新帝国主義の薫りがあるが、途上国は、米国の貿易・投資ルール重視の地域構想と規範主義的な国際開発金融機関運営に不満を抱いており、中国の開発主義に立脚したインフラ整備を中核とした構想と、インフラ整備に特化した国際開発金融機関に魅力を感じ、賛同に回った。ただし、中国が構想のソフト・パワーをリアル・パワーに転嫁できるかは、中国がインフラ・プロジェクトを実現できるか次第であり、沿線諸国はこの点を冷静に観察して日米欧にも保険をかけている。また、中国には鉄鋼、セメント等の過剰生産の捌け口を期待する向きがあるが、沿線国企業は必ずしも競争力に欠けるわけではない。中国が一帯一路構想で影響力を拡大できても、それには国力の限界があり、我が国は中国の動きに翻弄されずに、アジア圏の成長への貢献を考えるべきである。

## はじめに

中国の「一帯一路」構想の表明から、同構想の要の一つであるアジアインフラ投資銀行（AIIB）設立までの動きは迅速であり、電光石火の動きに一帯一路構想に好意的な者も否定的な者も幻惑されて、対応を詰め切れなかった。また、時局を主導した中国自身も、一帯一路 65ヶ国に加え ASEAN・EU・アラブ連盟・アフリカ連合等の支持取付け、AIIB 設立のためのメンバー確保と準備に忙殺されてきた。2016年1月の AIIB の創立総会、6月の初融資決定により、これまでの動きに一段落が付き、よう

やく中国も沿線諸国とプロジェクト具体化に向けた交渉をスタートしようとしている。

これまで我が国は中国の動きに「静観」の態度を採ってきたが、この仕切り直しのタイミングを活かして、今後の対応を冷静に検討すべきである。2009年、アジア開発銀行（ADB）は2010～2020年にアジア圏のインフラ整備には8.33兆ドルを要するとの試算を公表したが<sup>1)</sup>、この資金額は如何なる国家と国際開発金融機関の能力をも超過する。今後のアジア圏の経済成長に関し我が国が応分の分担と責任を果たす上で、世界銀行・ADBの枠組で足りるのか、一帯一路構想にも協同すべきか（あるいは、一帯一路とは異なる独自構想を推進すべきか）を考

えなくてはならない。

これは21世紀の日本のポジションを決める問題であるが、アジア諸国の問題でもある。ユーザーに歓迎されない企画は売れない。そこで、本稿では、今般、一帯一路構想には中国経済の発展空間を確保する意図があると承知した上で、なぜ沿線諸国が中国の構想に惹きつけられたかを考える。一路は成長地域になりつつあるが、従来の海上貿易に基づく世界経済体制では一帯は辺境に過ぎず、成長機会は限られてきた。中国の構想が沿線諸国と企業にとり如何なる魅力を持つのか、カザフスタンを例に見る。

## I 中国の一帯一路構想はなぜ世界を惹きつけたのか

### 1. 中国の経済発展スキームとしての一帯一路

中国は2014年11月のアジア太平洋協力首脳会議において、2013年以降温めてきた一帯一路構想を正式に表明し、中国西部から中央アジア・ロシアを経由して欧州につながる「シルクロード経済帯（一帯）」と、中国沿岸部から東南アジア、スリランカ、アラビア半島の沿岸部、アフリカ東岸を結ぶ「21世紀海上シルクロード（一路）」において、中国主導により交通・エネルギー・通信インフラ整備、貿易・投資促進と域内分業の適正化等を進め、巨大経済圏（65ヶ国、44億人）を構築するとした。

中国商務部国際貿易経済合作研究院によれば、一帯一路は習近平・国家主席の「中国の夢（中華民族の復興）」に根があり、その「持続的経済発展により国民生活を豊かにするとともに中国の国際的地位向上を図る」というアイデアに、2014年11月APECで提唱された「アジア太平洋の夢」が結びついたとされる。中国主

導による一帯の開発により「地理的に中国と欧州の中間に位置し、開発の遅れた中央アジア諸国のボトムアップ」を図り、一路の開発により中国・ASEAN自由貿易協定を発展させることで、両地域の沿線国の経済水準を引き上げて共存共栄を目指す（とされる<sup>2)</sup>）。

当然、巨大経済圏は中国の持続的成長のためでもあり、張業遂・外交部副部長は一帯一路の戦略的意義は中国の国土の均衡ある発展にあるとする<sup>3)</sup>。中国は「三線建設」以来、国全体で完結する産業構造を脆弱と捉え、国内に自己完結的な産業構造を複数形成する政策を追求してきた。しかし、1978年の改革開放以降、東部沿海部は海外からの直接投資と先進国市場輸出により爆発的成長を遂げたが、両者の恩恵に与れない中西部は後発地帯として取り残された。一帯一路で中国はこの格差解消を考えており、中西部から中央アジアに広域経済圏を形成し、内陸部を経済発展させようとしている。

### 2. 一帯一路構想とAIIBはなぜソフト・パワーを持ち得たか？

#### (1) 一帯一路構想のソフト・パワー

一帯一路構想は中国を起点とした巨大経済圏構築を目指すものであり、中国も自国経済の持続的成長が目的であることを隠していない。しかし、沿線諸国は、中国の経済力の下に組み込まれる危険があるにもかかわらず、中国の構想を歓迎しAIIBに参加した。また、英独仏も、国際経済秩序の変更を懸念する米国の反対を押し切り、AIIB創立メンバーとなった。

我々はこの事実を直視すべきである。中国の構想が単に米国主導の世界経済体制への挑戦に止まれば、これほどの支持は獲得できなかっただろう。そこには沿線諸国及び欧州諸国等に訴

求するビジョンが存在し、そのソフト・パワーが彼等をして中国の構想に賛同させたと考えられる。一帯一路は開発主義である。資源・環境制約を考えると「全球的」開発の持続可能性には疑義があるが、開発主義は経済成長と富裕化を求める途上国の政策と合致する。

一方、米国の世界経済政策は経済成長を求める途上国とミスマッチを起こしている。新興国は世界銀行・ADBの環境・人権優先主義的な運用に不満を抱いてきたが、AIIBは開発主義に立つ国際開発金融機関として期待されている。中国への期待は米国主導の現行体制への失望の裏返しであり、中国は途上国の開発主義に訴求することで成功したのではないだろう。

## (2) 米国の制度的アプローチと一帯一路の開発主義的アプローチ

### ① 米国の制度的・市場主義的アプローチ

米国は第二次大戦後の国際自由貿易の礎石となったGATTとその後継であるWTOをベースとして、アジア太平洋地域ではAPECにより貿易投資自由化を追求してきたが、現在、環太平洋パートナーシップ(TPP)により自由化をアジア太平洋全域に拡げ、FTTAP(アジア太平洋自由貿易圏)を実現しようとしている。

米国の政策は、貿易・投資自由化を法的に実現することにより、域内の貿易・投資を活発化させ成長を実現するという制度的アプローチであり、貿易・投資を阻害する規制・慣行を撤廃し市場メカニズムを貫徹できれば、自ずと経済成長が実現されるという考えに立脚している。これは2015年4月に日米両首脳が公表した「日米共同ビジョン」に良く示されており、透明な貿易・投資ルール作りにより地域の経済発展を追求するとし、インフラ整備等により経済成長

を図る開発主義の要素は希薄である<sup>4)</sup>。

### ② ユーラシアの広域開発計画としての一帯一路

これに対し、中国の一帯一路構想はユーラシア全土に渉る広域開発計画である。従来の海上貿易を基盤とする世界経済体制で一帯地域は辺境に過ぎず成長機会は限られてきたが、中国は同地域を中国と欧州を結ぶ回廊として位置づけ直し、世界の成長地域に転換する構想を打ち出した。また、一帯・一路の双方で、交通・通信・エネルギー等インフラの接続、国境貿易・税関制度の標準化、資金融通・自国通貨兌換範囲拡大により共通基盤を構築した上で、石油ガス等の探鉱開発、原子力等電源開発、各国特性に応じた国際分業形成等の構想を提示している<sup>5)</sup>。

中国の構想は白髪三千丈的であり実現可能性に疑問が残るが、一帯一路構想は、海上貿易を基盤とする世界経済システムに代わる、新たな経済圏のイメージを喚起できており、沿線諸国に新たな可能性を期待させるものとなっている。特に辺境の中央アジアは、先進国市場から切り離された閉鎖的空間において如何に経済発展を図るかに苦勞してきたが、中国の構想は彼等にも現実的なビジョンを提供している。

### ③ 米国のアプローチの問題点

米国の制度的アプローチと並べると、中国の構想は途上国の基本政策である開発主義に立ち、途上国にも理解できる具体的プログラムから構成されている。TPP参加予定でAIIB創立に加わった沿線諸国は、米国のアプローチを否定しているわけではない。域内の経済発展には、貿易・投資の自由化に加えて、成長の起動力として大規模プロジェクトが必要であると考えているに過ぎない。その限りでは、中国の構想には、新帝国主義の薫りはあるものの、彼等の政策と利益に即したものだ。

この点、米財務省次官（国際関係）、米大統領特別補佐官（経済政策）を歴任したウェシントン（Olin Wethington）は「従来の米国はルール作りに特化し開発を軽視してきたが、中国は被援助国の発展に直結する二国間借款を重視してきた」とし「米国はアジア諸国のインフラ整備の政治的重要性を理解していなかった」と反省する<sup>6)</sup>。中進国成りして日の浅い中国は途上国ニーズを理解しており、一帯一路が米国アプローチより魅力的であることは否めない。

### (3) 国際開発金融の資金不足と

#### プロジェクト選択への途上国の不満

##### ① 開発資金の絶対的不足

ただし第二次大戦後の米国も途上国の開発ニーズを無視したわけではなく、世界銀行と国際通貨基金を制度基盤として、アジアでは世界銀行と、日米が共同で主導する ADB を通じ資金供給してきた（戦略パートナーの日本は 1960 年代以降円借款を拡大し 1990 年代には一国で世界銀行に比肩する資金を供給）。しかし、アジアでは、過去 20 年間の経済成長により生活の高度化と都市化が加速し、運輸・エネルギー・通信など多様なインフラの需要が高まったため、現在、開発資金が絶対的に不足している。

先述試算では 2010～2020 年にアジアのインフラ整備に 8.22 兆ドル（年平均 7470 億ドル）が必要だが、ADB の投融资額は 2014 年末で 271.7 億ドルに過ぎない。中印を除いても 1.68 兆ドル（年平均 1530 億ドル）が必要であり、依然、既存の国と国際開発金融機関の能力を超過する事実には変わりはない。無論、世界銀行等は全資金を負担する必要はなく民間投資がインフラ投資の主役であるが、民間投資の呼び水と

なる国際開発金融機関の信用マネー供給が必要に追いつかない。AIIB が不足資金をファイナンスする新機関として歓迎されたのは当然であり、むしろ国際政治的な思惑から設立に反対することは不当と見える結果となった<sup>7)</sup>。

##### ② 米国の途上国の開発ニーズを重んじない

#### 国際機関運営

米国は国際開発金融機関の運営に関してもルール主義に立ち、1990 年以降、途上国の開発が環境・社会面で与える悪影響にも責任を負うべきとして、世界銀行等で投融资における環境社会配慮ポリシーやガイドラインの策定を推進した。Morris (2016) は「資金運用において環境・社会被害の未然防止を厳格に求め、数値基準、融資後モニタリングなど制度整備を行った」だけでなく<sup>8)</sup>、米国は 2006 年以降「（世界銀行に申請される）年間約 200 件の 1 割に反対票を投じ」プロジェクトを葬ってきた<sup>9)</sup>。

これに途上国は反発しており、2009 年のセディージョ委員会の世界銀行改革提案では、最貧国の貧困削減に加えて中所得国の開発プロジェクトへの融資が課題とされ、意思決定に関して先進国と途上国の投票数の均等化と米国拒否権の廃止等が提案された。しかし、米国の反対で改革は進まず、Dollar (2015) は「途上国は世界銀行等の決定が遅く官僚的であるためインフラ整備の資金調達を諦めている」とする<sup>10)</sup>。

一方、AIIB は、(a) 貧困撲滅に主眼を置く世界銀行・ADB とは異なりインフラ投資に特化、(b) 理事会構成変更や資本比率変更等には中国の拒否権を認めたと、融資決定は特定国に拒否権を認めず多数決とし、(c) 理事会を非常設化し総裁に大きな業務遂行権限を与えることで手続簡素化・経営迅速化を図った。この点、中国

はセディージャ委員会提案に学び米国と異なる国際機関運営を模索していると評価できる。

#### (4) 途上国ニーズを汲んだ中国の成功

以上、中国は米国の制度的アプローチと規範的な国際開発金融運営を反面教師として、途上国に訴求する開発主義的な構想を提示し、途上国のインフラ整備に特化した国際開発金融機関を立ち上げ、米国との差別化と途上国の支持獲得に成功した。中国の構想は、海上貿易を基盤に構築された先進国主導の世界経済システムで「辺境」だった中央アジア・東南アジア内陸部を成長地域にするという革新的なものであり、先進国に追い付き追い越そうとしている途上国にとり魅力的に映った。また、途上国のインフラ整備資金が絶対的に不足する中、インフラ整備に特化した AIIB は途上国ニーズにマッチしたものであり、世界銀行等の環境・人権保護を重視する融資に不満を抱く途上国が喜んで AIIB に参加したのも当然だった<sup>11)</sup>。

## II 中国のソフト・パワーはリアル・パワーになり得るか

我が国は米国に同調し中国の動きを静観する構えを採ってきたため、中国構想が沿線国だけでなく英独仏の支持も獲得したことに戸惑い「バスに乗り遅れるな」とする論もある。しかし、沿線国は構想に熱狂しているわけではなく、インフラ整備が中国等の負担により実現することを期待しているに過ぎない。中国が構想で示したソフト・パワーをリアル・パワーに転化できるかは今後のプロジェクトの成否次第である。

### 1. 一路地域でのプロジェクト形成の苦戦

中国のプロジェクト形成は一路地域では難航している。中国は雲南省昆明から東南アジアを經由してシンガポールまで高速鉄道で結ぼうとしているが、最初の国外部分のラオスでは、2013年の両国合意（中国が資金融資）に反してラオスに総工費70億ドルの負担を求めたため3年間を空費することとなった。結局、初期工費（21億ドル）は中国が融資することで合意、2016年9月に中国中鉄が鉄道建設（12億ドル）を受注したが、資金問題は未決着である。また、ラオスの隣国タイとの交渉でも、中国の2～7%の譲許的借款は1%台の円借款に比べ魅力に欠け、中国が鉄道路線の片側の土地開発権を要求することにもタイの反発が強い<sup>12)</sup>。

一帯一路構想が「中国版マーシャル・プラン」と呼ばれることを中国は拒否するが、もともと商業採算性が成り立たず放置されていたプロジェクトを成立させたいならばマーシャル・プランと同等の贈与性が必要であろう（マーシャル・プランは1948～1951年に102億6000万ドルを援助、そのうち91億2800万ドルが贈与）。加えて、一路地域は世界銀行・ADBが活発にインフラ融資を行っており、中国のプロジェクトは沿線諸国にとり最優先事項ではなく、ADB等の支援と比較した場合に条件が悪いことも中国の苦戦につながっている。

### 2. 一帯地域での着実なプロジェクト形成

一方、中国は一帯地域では着実にプロジェクトを形成しつつある。中央アジア5ヶ国は2000～2013年に対中貿易額が18億ドルから420億ドルに拡大するなど経済的紐帯を深めてきたが、内陸国にとり物流は成長のボトルネッ

クであるため、中国のユーラシア横断インフラ構想は利害関係が一致する。ただし、一帯一路だけがインフラ整備の課題であるわけではなく、また資金問題もネックとなる。本稿では、一帯の入口のカザフスタン为例に問題を見る。

### (1) カザフスタンでのプロジェクト形成

#### ① 2000年代以降推進されてきた道路・鉄道網整備

中国は2000年代より中央アジア諸国とエネルギー協力を強化し、中央アジアと中国を結ぶ道路、石油・ガス輸送網の入口となるカザフスタンでは、複数ルートの石油・ガス・パイプラインを建設、鉄道でも江蘇省連雲港からカザフスタン、ロシア、中東欧を経てロッテルダムに至る第2ユーラシア・ランドブリッジの貨物輸送量を拡大してきた（大陸横断輸送コンテナ貨物輸送は2015年4万7400TEUと2011年比で約40倍に拡大。2020年には8万TEUに拡大見込み）。

一帯一路構想公表後、2015年7月にカスピ海を横断して中国とアゼルバイジャンを結ぶ初のコンテナ輸送が行われ、同年11月には中国・カザフスタン・トルコを結ぶ2回目のコンテナ輸送が行われるなど大陸横断コンテナ輸送の可能性が模索されている<sup>13)</sup>。また、2015年に中国とカザフスタンは、自動車貨物輸送の増大に対応して、2005年に設立合意したホルゴス特別経済区で国際共同物流センターを始動させ輸送サービスをワンストップ化した。

#### ② 今後のカザフスタンの物流インフラ整備

中国が一帯一路で構想するユーラシア・ランドブリッジから外れるが、現在、カザフスタンは近隣諸国との鉄道網構築に力を入れており、2014年に国内鉄道の新規開通によりアゼルバイジャンとトルコへの輸送時間短縮に成功、

2015年12月にはトルクメニスタン・イランを結ぶ鉄道運行を開始した。また、西部のカスピ海域での積替え能力向上のため港湾拡張（処理能力を2016年1650万トンから2020年2500万トンに引き上げ）とフェリー施設建設（フェリー輸送量は同時期に200万トンから610万トンに増大）を計画している<sup>14)</sup>。

### (2) 開発資金問題

上記のカザフスタンの取組は一帯一路構想とは独立したものだが、中国のトランス・ユーラシア経済圏構築に資するものである。問題は中国が第3ユーラシア・ランドブリッジの建設に加え、これらをインフラ整備の対象とできるだけの資金力があるかである。

#### ① 中国の資金不足

中国は一路地域でラオス、タイとの資金負担交渉が難航している。中国は2014年末に外貨準備から100億ドルを取り崩してシルクロード基金を設立したが、2016年8月末時点3兆2000億ドルながら外貨準備投入は例外措置であり、AIIBの資本金も500億円超に過ぎないため、中国の資金調達力には制約がある。一方、中央アジア諸国は2000年代資源価格高騰で財政収入が伸びインフラ整備の原資があったが、2014年後半以降の油価暴落により経済悪化が続いている。このため中央アジア諸国が従前通り資金負担できるか疑問であり、一路地域でも資金問題がボトルネックとなりかねない。

#### ② 民間資金調達の困難性

中国はAIIBの信用マネーを民間資金の呼び水と位置づけ、インフラ整備に民間投資を活用しているが、一帯一路のインフラ・プロジェクトはこれまで商業採算性が成り立たず未着手だったものであり、はたして民間投資を引

き寄せられるだろうか。AIIB の初年度融資は 5.1 億ドルだが、今後の融資規模拡大には公募債発行が必要であり、ADB 等と同じトリプル A を取得するには途上国出資比率の高さが不利に働く。一帯一路のように商業採算性の低いプロジェクトには、国際開発金融機関は通常より好条件の融資を提供する必要があるが、無格付けの AIIB には難事ではないだろうか。

### (3) カザフスタンの動き

カザフスタンは中国との経済関係を深めているが、自国の発展に必要な資金・援助を中国だけから獲得できないことも承知している。同国は、老朽化の著しい国内道路・鉄道・電力網の更新・新規整備のため 2015 年以降日本に支援を求めるとともに、カスピ海域の原油・ガスをロシアを経由せず欧州に供給する南エネルギー回廊構想を踏まえて、カスピ海域の物流・石油ガス輸送網の整備に関し欧州との協力を模索するなど多角的外交を展開している<sup>15)</sup>。

また、2000 年代まで最大の援助国だった米国との間でも、シェブロン等が 2016 年 7 月にテンギス油田の生産拡大を決定するなど資源投資を活発化させる中、改めて支援取付けを模索している。また、カザフスタンが資源国から鉄鋼・化学産業を中核とする工業国に転換するには、米国・日本企業等の直接投資と技術移転が必要であり、中国が想定する過剰生産設備の解体移転は同国の望む所ではない<sup>16)</sup>。

結局、カザフスタンは中国の一帯一路構想を歓迎しているが、これまでロシア、米国、欧州、日本等と良好な関係を築き自国発展に有利な状況を創出してきたように、今後も中国との経済関係だけでなく欧州・ロシア・中東との経済関係も重視して、欧州・日本等の資金援助により

物流インフラ等を整備しようとしている。

## 3. アルセロール・ミッタル：条件付きの歓迎

### ① 中国鉄鋼過剰生産の捌け口となるか

一帯一路構想は、2011 年以降中国経済が減速する中で鉄鋼等の過剰生産の捌け口を求めるものだとの指摘があり、中国政府も鉄鋼・建材等の海外生産移転を支援している<sup>17)</sup>。しかし、一帯地域には旧ソ連時代より一貫製鉄所が各国に存在し、カザフスタンでは、ミッタル・スチール（現アルセロール・ミッタル）が 1995 年に旧ソ連第 3 位の鉄鋼圧延一貫製鉄所の Karmet Steel を買収して、原料生産から鋼板生産に至る垂直統合を実現している。むしろカザフスタンは一帯一路構想に伴う中央アジア諸国での新規鉄鋼需要の獲得を期待しており、中国の思惑どおりとなるかは分からない。

### ② 異形の多国籍鉄鋼コングロマリット

アルセロール・ミッタルは、2006 年のミッタル・スチールの欧州アルセロール社買収で成立した鉄鋼生産世界 1 位の企業であり、(a) 内需型産業の鉄鋼業には例のない多国籍企業であり、(b) 自動車向け高級鋼板等を生産する高炉部門から建設資材等汎用鉄を生産する電炉部門をカバーするコングロマリットであるだけでなく、(c) 鉄鋼原料鉱山所有により原料から生産に至る垂直統合を実現している「異形」の鉄鋼メーカーである。

鉄鋼産業では、高炉建設には巨額費用を要し、鋼材輸送は重量単位製品価格が安くコスト高なため、メーカーが各国で自給自足する「棲み分け」がなされてきた。しかし、インド資本のミッタル・スチールは 1990 年代以降国際 M & A により多国籍企業化を進め、2006 年には自動車向け高級鋼板に強みを有するアルセロー

ルの敵対買収に成功する。一帯地域では、アルセロール・ミッタルは Karmet Steel に加えてウクライナ最大の鉄鋼圧延一貫製鉄所を 2005 年に買収している（現 Kryviy Rih）。

両製鉄所は原料鉱山を所有し、原料コスト優位により旧ソ連諸国・中東等に低価格汎用製品を輸出してきた。アルセロール・ミッタルはその強みをさらに確実とするべく、欧州復興開発銀行（EBRD）融資（5400 万ドル）により 1997～2006 年に Karmet Steel の生産効率・エネルギー消費を改善，2009 年に同じく 1 億ドルの融資を受けて原料炭田の操業効率化に取り組んだ。また、ウクライナでも EBRD の 2 億ドル融資を獲得，2005～2011 年に Kryviy Rih の生産効率・エネルギー消費を改善した。

両製鉄所は熱延・冷延コイル，棒鋼，形鋼，線材を生産しており，アルセロール・ミッタルはインフラ整備に必要な道路・鉄道・石油ガス輸送網向け鋼材や建設用鋼材だけでなく，工業生産に必要な鉄鋼生産も可能である。したがって，一帯一路構想はアルセロール・ミッタルに新たなビジネス・チャンスをもたらさそうだが，中国西部地域の競争力の低い鉄鋼メーカーが市場参入することは必ずしも容易ではない。

### ③ 一帯一路とアルセロール・ミッタル

もっとも，アルセロール・ミッタルにとり一帯一路の特需効果は限定的である。リーマン危機後の世界同時不況で鉄鋼需要が大幅に落ち込み，2012 年以降鉄鋼原料価格が最盛期の 3 分の 1 に暴落すると，垂直統合モデルを採るアルセロール・ミッタルは収益エンジンを喪う。同社は 2012 年以降 4 期赤字決算を続け，2015 年決算では▲79 億 4600 万ドルと鉄鋼産業史上最大の損失を計上した。一帯でのインフラ整備に

伴う新規需要は「干天の慈雨」ながら同社全体の業容を立て直すほどのインパクトに欠き，むしろ中央アジアでは旧ソ連時代の老朽化した道路・鉄道・都市インフラの改修・更新に伴う需要の方が大きい可能性もある。アルセロール・ミッタルは一帯一路構想によるインフラ需要を歓迎しているが，その利益については冷静な目で観察評価しており，この事情は一帯一路の沿線国に立地する他企業にも同様であろう。

## 結び

中国の一帯一路構想は，海上貿易を基盤とする先進国主導の世界経済体制に対して，大陸国家の立場からユーラシア大陸を横断する経済圏と，海路でユーラシア大陸沿岸を結ぶ経済圏を構築するパラダイム・シフト提案である。途上国は，米国の貿易・投資ルール制定を柱とする地域政策に失望し，貧困削減に重点を置いた規範主義的な国際開発金融運営にも不満を抱いてきたが，中国は気宇壮大な世界構想と同時に，途上国の不満を汲んで，開発主義的な地域構想とインフラ整備に特化した国際開発金融機関を提案し，その圧倒的支持を獲得した。

しかし，中国がこのソフト・パワーをリアル・パワーに転化できるかは疑問である。一帯一路のプロパガンダは魅力的であるが，その成功はひとえに中国がプロジェクトを現実化できるかにかかっている。しかし，中国にはアジア圏のインフラ整備費用を単独で負担する力はなく，民間資金を AIIB により誘導しようとしているが，そのためには商業採算性が成り立たず放置されてきたプロジェクトに破格な融資を実行しなければならない。問題はそれだけの力が AIIB と中国にあるかである。

沿線諸国はこの点を冷静に観察して日米欧にも保険をかけている。カザフスタンはロシア、米国、EU、日本、中国との等距離外交により自国に有利な環境を創出してきたが、同国には一帯一路もその一つに過ぎない。また、中国には鉄鋼過剰生産の捌け口を期待する向きがあるが、沿線諸国の企業が必ずしも競争力に欠けるわけではない。政府と同様に企業も一帯一路をビジネス機会の一つとして待ち構えている。

我が国には中国の AIIB 創設に向けた電光石火の動きに幻惑されている向きもあるが、中国が一帯一路構想により影響力を拡大できても、それには国力の限界があり、単独で成し得ることには限りがある。我が国は AIIB の動きに翻弄されずに、真にアジア諸国の発展に寄与し自国の国益に合致したプロジェクトを米国等との連携下に推進すべきである。

\* 以上は筆者の所属・関係団体とは独立した個人的見解です。参考文献は本文中引用したものの以外は字数制約によりリストを割愛いたします。

[注]

- 1) ADB・ADBI (2009) "Infrastructure for a Seamless Asia"
- 2) 中国商務部国際貿易経済合作研究院 (2014) 「中国政府が新シルクロード構想を打ち出した目的」(みずほ総合研究所委託調査)
- 3) 張業遂 (2014) 「一帯一路の建設を通じて中国の対外開放のレベルを一層高めよう」, 『中国発展観察』2014 年第 4 期
- 4) 外務省ホームページ参照 ([http://www.mofa.go.jp/mofaj/na/na1/us/page3\\_001203.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/na/na1/us/page3_001203.html))。
- 5) 中国国家発展改革委員会・外交部・商務部 (2015) 「シルクロード経済帯と 21 世紀の海のシルクロードを共同で推進するビジョンと行動」(<http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1250235.htm>)。

- 6) 米外交問題評議会 (CER: Council on Foreign Relations) が 2015 年 6 月 16 日にニューヨークで開催した討論会 "Understanding the Chinese Economy—China's Economic Strategy" における発言を簡約化して引用 (<http://www.cfr.org/china/understanding-chinese-economy/p36634>)。
- 7) 世界銀行及び ADB は当初より AIIB 設立に歓迎の意を示しており、中尾 ADB 総裁は、アジアにはインフラ関連だけでも膨大な資金需要があり、AIIB とは補完的關係にあり敵対はあり得ず、融資条件を満たせば協調融資していくとしてきた (2015 年 3 月 25 日日本記者クラブ会見等)。
- 8) 世界銀行は、投融資の事前審査において、環境評価、自然生息地、林業、害虫管理、文化財保護、非自発的住民移転、先住民族、ダム安全管理、紛争地域事業、国際水路事業の 10 分野を十分に考慮するとし、国際金融公社 (IFC) は世界銀行のセーフガードに基づき "International Finance Corporation's Policy on Social and Environmental Sustainability" と "IFC Performance Standards on Environmental and Social Sustainability" を開発の持続可能性確保の柱としている。
- 9) Morris, Scott (2016) Discussion Paper "Responding to AIIB U.S. Leadership at the Multilateral Development Banks in a New Era" Council on Foreign Relations
- 10) Dollar, Davis (2015) "China's rise as a regional power: The AIIB and the 'one belt, one road'" Brookings Institute Report
- 11) 前述 CER 討論会でウェシントン氏は「AIIB は米国が貿易政策だけでなく途上国にとり最重要な開発援助を含む広範な政策を行う必要があることを改めて認識させた」「今や国際開発金融機関の改革を進める時であり、現状維持は中国構想の進展を傍観するだけのこととなる」とし、米国が中国に対抗してインフラ開発援助を増やすのではなく、既存の国際開発金融機関の運用を合理化して民間資金供給を増やすことで途上国のインフラ整備資金需要に応えるべきと提言している。
- 12) 2016 年 6 月 5 日付けロイター報道
- 13) JETRO 「通商弘報」48d26c3b8d276a20 (2016 年 6 月 10 日)
- 14) JETRO 「通商弘報」f1cfad3fa205ab6 (2016 年 6 月 13 日)
- 15) EU は EBRD を通じ 24 億 3500 万ユーロの投融資を行い、旧式発電所の近代化、風力・水力発電所の建設、老朽化ガス・パイプラインの改修、道路・鉄道整備等を実施。
- 16) 米国海外ラジオ放送専門局 Radio Free Asia は、中国工業情報化部運行監測協調局の黃利斌・副局長が「製造業の過剰生産能力解消の唯一の方法は生産設備の途上国移転である」と述べたと報じた。
- 17) 「設立並投行的七个理由」中国証券報 2014 年 10 月 23 日 ([http://www.cnstock.com/v\\_news/sns\\_zxx/201410/3217216.htm](http://www.cnstock.com/v_news/sns_zxx/201410/3217216.htm))。政府による海外生産移転支援は 2015 年 1 月 28 日の國務院常務會議 ([http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-01/28/content\\_2811254.htm](http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-01/28/content_2811254.htm)) 参照。