

## 論説

### 「一帯一路」の誘惑：東南アジアの視点から

浅沼信爾

客員教授

一橋大学国際・公共政策大学院

「一帯一路」という巨象：「群盲象を評す」

「一帯一路」構想（略して BRI, “Belt and Road Initiative”）は、2014 年に北京で開催されたアジア太平洋経済協力会議で習近平総書記が提唱したユーラシア経済圏構想で、2017 年には中国共産党の第 19 次全人代で党規約にも重要な政治的目標として書き込まれた。2013 年に全人代で打ち上げた「中国の夢」に沿った中国発のグローバリゼーションのイニシアティブで、歴史的に中国とヨーロッパの間にあった陸路・海路のシルクロードを再建・拡大・発展させて、広大な中国市場とヨーロッパ市場を繋ぎ、大ユーラシア経済圏を統合しようという壮大なビジョンだ。そのビジョン達成のためにまず陸路と海路のネットワークで中国とヨーロッパの市場を繋ぐ大規模なインフラ投資—交通、運輸、通信、エネルギー部門のすべてをカバーする—が必要になるが、中国が大口の資金提供者となるのも BRI の一部だ。

これは実に壮大な構想だ。構想自体はいまだ進化の段階にあるからはっきりしたことは言えないが、これまでの報道が正しいとすれば少なくとも世界の 68 か国が何らかの形で BRI に関与し、現在まで発表された BRI インフラ投資プロジェクトの総額は実に 8 兆ドルに上ると言われている。<sup>1</sup> これを何年間で達成するかは不明だが、総額だけ見れば優に日本の GDP を超える金額だ。さらにまた、カバーされる国々の総人口は 44 億人（世界人口の 3 分の 2 近く）、その最近の総 GDP は 21 兆ドル（全世界の GDP の 30% 近く）だと推計されている。<sup>2</sup>

「一帯一路」の報道や論考を読んでいて頭に浮かぶのは、「群盲象を評す（群盲評象）」という古いインド発祥の寓話だ。盲人が象の鼻や尻尾や牙や足に触って象とは何かをそれぞれに論じるという話で、全体像をとらまえないで構想なり思想なりの一面だけを論じる愚かさを論じている。BRI の動機・目的・規模・期間・戦略・政策手段・組織等々の全体像をとらまえようとする、実は BRI という四文字の漢字は標語のよう

<sup>1</sup> John Hurley, Scott Morris, and Gailyn Portelance, *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*, CGD Policy Paper 121, March 2018, Washington, D.C.: Center for Global Development, p.1

<sup>2</sup> Nadege Rolland, *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*, 2017, Seattle: The National Bureau of Asian Research, p.96.

なもので、その標語のもとにいろいろな動機や目的を持つ関係機関や組織が中身のあ  
る計画から単なる思い付きまで雑多な提案がゴチャマゼになっていることが判る。

中国政府が BRI を推進する動機についても、主として経済的なものなのか、国際政治  
的な戦略なのか、軍事的な色合いが強いのか、それとも経済的な拡張路線の姿を借り  
てユーラシア大陸におけるソフトパワーの強化を狙っているのか、いろいろ考えられ  
る。あるいはまたそれらすべてを包括する複合的な構想なのかも知れない。経済的に  
は、政策方針を決定する中央政府の他に、BRI 目的のために設立された「一帯一路基  
金」、中国輸出入銀行、中国開発銀行のような中国の政策銀行の他に、鉄道や道路建設  
の国営企業、それにインフラ建設関連の私企業が BRI を支える中国側のアクターだ。  
国際的には中国政府の肝いりで設立されたアジア・インフラ投資銀行(AIIB)や BRICS  
銀行の他に、世界銀行やアジア開発銀行も条件付で協力するようだ。BRI が発表され  
た直後には、中国経済が投資主導から消費主導に転換する過程で生産能力に余剰が生  
じる鉄鋼製品やセメントなどはけ口として BRI が計画されているのではないかと、余剰  
物資のダンピング市場を創出しようというのではないかとさえ疑う論者が居た。

国際政治的な戦略面では、BRI の陸路は中央アジア諸国を通っているが、これらの国  
はもともとソ連邦の共和国が多く、現在のロシアの勢力圏を侵食することになる。ま  
た、海路は歴史的には大英帝国の海軍力の勢力圏で、大英帝国が第二次世界大戦後ス  
エズ運河以西に撤退して以来アメリカ海軍が覇を誇っている場所だ。BRI はこの両方  
を中国の勢力圏に塗り替えることを目的にしているのかも知れない。19 世紀の列強に  
よるユーラシア大陸の東方への帝国主義的拡張を競ったロシアは、鉄道建設を梃とし  
て中央アジアから極東シベリアに進出した。これに対抗して大英帝国はインド洋から  
南シナ海へと勢力圏を伸ばして、ロシアの太平洋における勢力を削いだ。もともとア  
フガニスタンでの両帝国の勢力争いから始まったとされる「グレート・ゲーム」と呼  
ばれるようになったユーラシア大陸での覇権争いを、今度は中国が「中国の夢」を実  
現するために、中国の手で両方とも巻き戻そうという長期的な戦略構想かも知れない。

あるいはまた、そんな大それた構想ではなく、従来から中国で論じられてきた「マラ  
ッカ・ジレンマ(The Malacca Dilemma)」の解決策という比較的限定的な目的なの  
かも知れない。<sup>3</sup> 中国の経済成長を持続させる一つの条件はエネルギー源としての原油  
輸入に支障が生じないことだが、現状では輸入原油の大部分が中東からマラッカ海峡  
を通過して中国に運ばれている。しかし、マラッカ海峡は実質的に現在アメリカ海軍の  
支配下にあり、一度アメリカと中国の間に軍事抗争が起こると封鎖される可能性があ  
る。これが中国経済の際立った脆弱性で、その解決のために「二つの大洋戦略(The Two  
Oceans Policy)」が唱えられてきた。二つの大洋とは南シナ海とインド洋のことで、  
中国はマラッカ海峡を通る必要のない、中国から直接インド洋に通じるエネルギー輸

---

<sup>3</sup> Thant Myint-U, *Where China Meets India: Burma and the New Crossroads of Asia*,  
2011, London: Faber and Faber, p.29.

入ルートを開発すべきであるという主張だ。中国の雲南省からミャンマー（例えばチャウピュー（Kyaukpyu）港）なりパキスタン（グワダル（Gwadar）港）に石油やガスのパイプラインを敷設すれば目的は達せられる。<sup>4</sup>

しかし、BRIを提唱する中国政府の中核でBRIをめぐるどのような戦略が立てられ、実施のための政策が策定され、インフラ構築の計画が立てられ、また実施プログラムが作られているかとなると、はっきりしたことは何もわからない。「幽霊を捕らえてみれば枯れ尾花」ということになるのかも知れないし、BRIは永久に情勢次第で進化を続ける「仕掛け品」的な構想なのかも知れないし、それが中国的な戦略の作り方と実現方法なのかも知れない。

何が問題なのか？

しかし、BRIの陸路や海路に面する国々は、分からないと言って手をこまねいているわけにはゆかない。現実にはBRIの名のもとに中国からいろいろなインフラ・プロジェクトが提案され、またそのためのエンジニアリングやファイナンスのオファーが提示されるからだ。目の前に機会が現れれば何らかの決定をしないわけにはゆかない。これらの国々がBRIを考える時に、何が問題になるのか？互いに密接に絡み合った4つの問題がありそうだ。

第一はアジアにおける大国の勢力関係が変化する中で、ユーラシア大陸の中小国家はどのように地域的なヘゲモンと関係を結んでゆくのかだ。それぞれの国は特有の「地理と歴史」を持っているからこの問題についての一般論は成立しない。ここでは主として海路に沿って存在する東南アジア諸国—ASEAN 諸国と考えれば良い—の視点から考えてみる。先に述べたように、BRIが中国のイニシアティブで始まった「新しいグレート・ゲーム」だとすると、陸路に沿った国々は、ロシアとの関係を薄めて、中国の勢力圏に入ることになる。海路に面した東南アジアは、今後ますますインド・太平洋に勢力を伸ばしてくるに違いない中国と当面それに対抗するヘゲモンとして居残るアメリカ（とその同盟国を標榜する日本、オーストラリア、韓国）との関係をどのようにマネージするか腐心することになる。<sup>5</sup> 歴史的にこれらの諸国に課せられた地政学の舞台での「巨人とのダンス」がますます難しくなってくる。

第二の問題は、BRIプロジェクトの選択の問題だ。BRIが構想するようなユーラシア

---

<sup>4</sup> チャウピュー港の雲南省へのパイプラインと石油ターミナルは2017年に完成。特別経済区（SEZ）の建設計画は二国間で交渉中。グワダル港の大規模拡張プロジェクトは2015年に中国企業と交渉締結。LNG基地を含むグワダル特別経済区は計画中。

<sup>5</sup> Kurt M. Campbell, *The Pivot: The Future of American Statecraft in Asia*, 2016, New York: Twelve (Hachette Group) はアメリカが簡単にインド・太平洋の覇権を中国に引き渡すべきでないと論じている。

大陸全体をカバーするインフラは、交通・運輸だけをとってみても必然的にマルチ・モーダル（多種の交通・運輸手段を併用する）なネットワークになる。鉄道ありハイウエーあり、港湾設備あり、石油やガスのパイプラインがある。そして多くの国が介在する。投資は純粋にインフラだけではなく、他部門に対する投資も必要になってくる。このネットワークの結節点には、多分新しいタウンシップや工業団地も必要になってくる。この膨大なマトリックスの統合的なデザインは誰が描くのか、そしてその構築をコーディネートするのは誰なのか。個別プロジェクトの経済性判断にはこのような全体像がどうしても必要だ。

具体例で考えてみよう。スリランカのハンバントゥータ・プロジェクトが良い例だ。このプロジェクトを企画したラジャパクサ政権は、内戦終結後の国家開発構想として、シンガポールに倣ってスリランカをインド洋の交通・運輸・通信・技術移転のハブにすることを考えた。そしてそのハブの中心をヨーロッパ、インド、東南アジア、中国や日本・韓国の北東アジアの結節点にしようというアイデアだった。問題は、スリランカ内のハブの場所としてコロンボならまだしもハンバントゥータを選んだことだ。ハンバントゥータはもともとスリランカの中で最も開発の遅れた南部の都市で、コロンボと違ってここにハブを置いてもそれを支える hinterland はない。海外に伸びるスポークもこのハブに繋がらない。石油備蓄設備まで備えた立派な港湾施設を建設したが、寄港する船舶はわずかで、スリランカが輸入するすべての自動車の荷揚げはここにしよう政府規制を制定したが、輸入される車両はここから東海岸に出てスリランカを横断しコロンボに入るという陸路での迂回が必要になっている。それは国内輸送のコスト増につながるから、何のためのハブか分からなくなる。国際空港も完成当時の定期便はチェンナイからコロンボに往復するインドの航空会社の便一便だけに往復とも寄港してもらうことになった。そのために一日中空港設備を稼働させている。ここをハブにするために作った国際会議場などはガラガラで、わずかに以前からあった小規模の工業団地があるのみだ。要するにスポークができる計画も見通しもなく、スポークの無いハブを作り上げたのがハンバントゥータ・プロジェクトなのだ。その理由は、ただ単にハンバントゥータがラジャパクサ大統領の出身地で選挙区一そして彼の支持者である急進的シンハラ・ナショナリストと仏教徒勢力の地盤一だというだけだった。

第三の問題はインフラ・ファイナンスの結果として生じる債務の問題だ。（この問題は、本号の西沢教授の論文に詳しく議論されているので、ここでは詳論は避けたい。）ひと昔前までは、一国の経済成長を阻む要因として「国際収支の壁」が良く論じられた。インフラ投資などの政府支出を増大させて成長を加速させようとする、そのために必要な輸入が増えてすぐに輸入超過に陥り国際収支困難が生じる。必然的に拡張的な計画や政策を抑えなければならなくなる。しかし、グローバリゼーションのおかげで国際金融・資本市場が発達してから国際収支のギャップは借り入れで賄える。ただし、借り入れを長期にわたって続けることは不可能だ。債務があまりにも大きくなり、その国の債務返済能力に懸念が生じると国際金融・資本市場が更なる貸付をしなくなる

からだ。<sup>6</sup> だから、金融機関は当該国の債務の持続可能性を判断し、貸付対象のプログラムやプロジェクトの経済性を分析し、ある場合には政策やプログラム・プロジェクトに条件を付けてプロジェクトの経済性と債務の持続可能性を担保しようとする。また、そうするのが資金の移動を仲介する金融機関としての義務でもある。

しかし、BRI プロジェクトの場合は例外になりそうだ。BRI 融資を推し進めるのは中国政府であり、実際の貸し付けは政府の政策金融機関である開発銀行や輸出入銀行だ。それに中国政府は伝統的に途上国に対する開発援助については、「内政不干涉」の立場を堅持して、中国からの資材調達と中国企業の関与のひも付き条件以外の条件を付けていない。ある意味では金融機関としての役割である金融の健全性についての判断を放棄している。そのために、BRI プロジェクトは大型になればなるほど当該国の債務返済能力を超える債務累積を引き起こす傾向が出てくる。先に引用した CGD のハーリー他のポリシー・ペーパーは、BRI に参加する 60 数か国の現在の債務状況と BRI プロジェクトパイプラインを分析した結果、債務返済能力に問題が生じそうな国として、ジブチ、キルギス、ラオス、マルディブ、モンゴル、モンテネグロ、パキスタン、そしてタジキスタンの 8 か国を上げている。

それでは現実に債務返済能力に問題が生じて返済の不履行（デフォルト）が起こった場合はどうなるか。現在国際的な破産法は存在しない。政府の開発援助機関や輸出入銀行等の公的機関に対す債務困難が生じた場合は、1950 年代以来フランスの財務省が主催する「パリ・クラブ」と称する主要債権国と問題を抱える債務国との非公式会合で債務繰り延べや債務削減が話し合われてきた。しかし、中国はパリ・クラブのメンバーに入っていない。このために、中国に対する公的債務の処理は中国政府との相対の交渉にゆだねられる。そして解決策—たとえば債務削減や繰り延べ—はその時々々の二国間関係と債務国の経済的状況次第ということになる。<sup>7</sup>

政府の公式発表がないから正確なことはわからないが、現在までのハンバントゥータ港プロジェクトの建設費は優に 10 億ドルを超えている。そしてその太宗を中国輸出入銀行からの市場金利の借款でファイナンスしたらしい。しかし、殆ど収益の上がない現状では多額の債務返済はおぼつかない。そこで、ラジャパクサ政権が崩壊しシリセナ政権になってからスリランカの債務を株式化して中国に引き渡す、い

---

<sup>6</sup> 詳しくは、浅沼信爾・小浜裕久『ODA の終焉：機能主義的開発援助の勧め』（2017 年、勁草書房）、第 3 章ボックス 4 「ギャップ理論から債務の持続可能性分析へ」を参照。

<sup>7</sup> 1990 年代末のアジア通貨危機の教訓としてソブリン債務（公的債務）のデフォルトを処理する国際破産法や国際破産法廷のような制度の必要性が議論された。その結果 IMF が 2000 年代の初めに「ソブリン債務リストラ・メカニズム(Sovereign Debt Restructuring Mechanism, SDRM)」と呼ばれる提案をしたが、これはアメリカ財務省の反対で実現しなかった。BRI 債務が問題となってきた今日、当時のアメリカ政府の短慮が悔やまれる。SDRM については Anne O. Kreuger, *A New Approach To Sovereign Debt Restructuring*, 2002, Washington, D.C. : IMF を参照。アン・クルーガーは当時の IMF 第一副専務理事。

いわゆるデット・エクイティ・スワップという債務削減取引が成立した。スリランカが債務の元利支払いを免除される代わりに、中国がハンバントゥータ港の経営権を 99 年間にわたって租借するという取引が成立したのだ。<sup>8</sup> 中国海軍がこの港を使用する可能性が浮上したことで、債務削減のためにスリランカ政府は地政学上の大きな代償を払わされたという批判がある。

第四の問題は、BRI から生じる利益の配分の問題だ。先のも述べたように BRI に参加しそうな国は 60 以上ある。BRI プロジェクトと銘打つプロジェクトは 100 をくだらない。そうすると、今までの議論は大きな箱に詰まった 100 個を超えるリンゴの中でほんの数個の「バッド・アップル」だけを取り上げて BRI 構想全体を論難する試みだという批判が出てくるかも知れない。そこで、BRI 全体の費用対効果を考慮する必要が生まれる。

国際経済学に「貿易の重力モデル」という理論がある。ヤン・ティンバーゲンが唱え始めた地域間の貿易量の実証モデルだと言われている。物理学の重力理論に擬えて作られたそのモデルによると、A と B という二国間の貿易量は AB の経済規模と正の相関関係にあり、AB 間の距離と負の相関関係にある。AB 国間の貿易量はあたかも AB という恒星の間に働く重力のようなものだといふのだ。ひとまず中間点に存在する国々は除外するとしても、中国市場とヨーロッパ市場は膨大で、2017 年現在の貿易量は往復で 6,000 億ドルちかくに達すると思われる。<sup>9</sup> 両地域間の距離は、物理的な距離というよりはむしろ輸送費と解釈できる。そこで、BRI によって交通・運輸のインフラが整備・改善されその結果輸送費が下がればこの貿易量は増大することが期待できる。もちろんどのくらい増大するかは輸送費がどの程度下落するか、その下落が輸出入の需要供給にどの程度反映されるかといういろいろな弾力性によるからはっきりしたことは判らない。しかし、ユーラシア大陸全体でみた場合、BRI が中国とヨーロッパの貿易を増大させるだろうという期待は現実的だ。

こう考えると、BRI を全体としてみる限り、そしてプロジェクト選択を間違わない限り、BRI は相当の経済的利益をもたらすことが期待できる。問題はその利益の配分だ。中国 (A 点) とヨーロッパ (B 点) を繋ぐ (市場を統合する) のが BRI だが、そのためには中央アジアや東南アジア (C 点) を通過する必要がある。そのためには C 点におけるインフラ投資が必要になるが、果たして C 点に対して経済統合による利益が還元されるだろうか。いろいろな具体例が考えられる。まず、例えばロシアの西シベリアから中国へ最短距離でモンゴルを通じる石油あるいはガスのパイプラインを想定し

---

<sup>8</sup> 先に引用した John Hurley et al. の CGD Policy Paper によるとスリランカ政府は 80 億ドルに上る年 6% の債務をデット・エクイティ・スワップによって免除されたと書いてある (p. 20) が、これは明らかに誤り。

<sup>9</sup> 中国本土と香港を含む。IMF, *Direction of Trade Statistics*, 2018, Washington, D.C.: IMF ([www.data.imf.org/](http://www.data.imf.org/))

よう。この場合、モンゴルはこのパイプラインを使用しないからモンゴルにプロジェクト利益は生じない。したがってモンゴルはプロジェクトに投資する動因はなく、逆にパイプラインが国内を通過するためのロイヤリティを要求する。

第二の事例としては、中国の雲南からラオスを通過してタイを通りマレーシア、シンガポールに抜ける鉄道建設だ。この鉄道が完成すれば中国にとっては先に述べた「二つの大洋戦略」が達成できることになる。しかしラオスにとってはどのような利益が期待できるのだろうか。ラオス国内にこの鉄道を敷設するための必要資金は実にラオスの GDP の 50% にまでなるらしい。<sup>10</sup> ラオス政府はこの鉄道によって「ラオスは大陸内に閉じ込められたランドロックド・カントリー(A land-locked country)からランド・リンクド・カントリー(A land-linked country)になる」と言っているが、果たしてこんな大規模な投資に見合う鉄道運賃収入による収益が上がるだろうか。<sup>11</sup>

一般論としては、C 点に属する国々にとっては、陸路、海路を問わず現代のシルクロードのための中継点—「現代のキャラバンサライ (宿場町)」—になるだけでは投資に見合うプロジェクト収益は期待できずに、その中継点で何らかの付加価値を生み出す必要があるということではなかろうか。スリランカのハンバントゥータ港プロジェクトはその反面教師的なネガティブな例だし、歴史的には東南アジアの中継貿易港だったシンガポールが、ハイテク製造業と国際金融業を発展させて初めて高度成長を達成できたという事実は C 点での付加価値創造の重要性を示すポジティブな例だ。

どうすればよいのか？

では C 点に属する国々—たとえば東南アジアの諸国—はどうすれば良いのか。BRI はこれまでのグローバリゼーションを一段と推し進める新しい展開で、成功すれば世界経済に大きな利益をもたらすことが期待される。途上国経済の多くは成長のためのインフラ投資を必要とするが、現状はというと過去のインフラ投資の低迷が成長を阻んでいる。先進国の途上国に対する開発援助が、1990 年代から途上国経済に対するインフラ投資を軽視してきたのも、現在の膨大な「インフラ・デフィシット」の原因だ。したがって、中国がインフラ投資のための潤沢な資金提供をしてくれるとなれば、これは大変に魅力的で、その枠組みの BRI に乗っからないわけにはゆかない。他方、交通・運輸・通信インフラの利益はネットワーク効果にある。このネットワークを誰がどのようなプロセスでデザインし、プログラム化し、プロジェクト策定をするかは不明だ。ネットワークから生じる利益配分の考慮も必要だ。

---

<sup>10</sup> 鉄道の総建設費は 60 億ドルに達すると言われている。IMF は 2000 年代初めからラオス政府に対して過度の債務負担を避ける様勧告している。(Hurley et al., *ibid*, p.17)

<sup>11</sup> Will Doig, *High-speed Empire: Chinese Expansion and the Future of Southeast Asia*, 2018, New York: Columbia Global Reports, p.33)

このような状況では東南アジア諸国は難しい決定に直面する。当事国ではないが、アジア開発銀行や世界銀行も条件付きで、プロジェクト毎に是々非々ベースで BRI を支持しプロジェクト策定や融資面で協力をするという結論を出した。日本政府でさえ遅まきながら、「質の良いインフラ構築」などという標語を掲げて中国に対抗するだけでなく、BRI との協力の可能性を探ろうとしているようだ。

わたくしは、東南アジア諸国の視点から見ると、BRI 参加・不参加と言った二者択一の問題設定は問題だと思う。むしろ、地域の更なる経済統合の必要性とインフラ不足の現状を見据えて、ASEAN を中心とした広域インフラ構築の構想を練り、そのうえでその構想が BRI と重なる部分があるとなれば BRI に乗っかるという戦略が良いのではないかと思う。中国の構想に乗っかるのではなくあくまでも ASEAN を中心として、自主的にそして能動的にインフラ投資の長期計画を作るべきだ。しかし、ASEAN 中心の広域インフラ構想としてどのようなことが考えられるか。

ASEAN 10 か国はいわゆる大陸 ASEAN と呼ばれるベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、それにミャンマーと、海洋 ASEAN、すなわちインドネシア、フィリピン、ブルネイ、シンガポール、そして（わたくしの便宜的な分類では、大陸から突き出した半島とカリマンタン島北部サバ・サラワクの）マレーシアによって構成されている。ASEAN の経済統合は 2015 年に設立された ASEAN 共同体をベースに進んでいるが、交通・運輸・通信のインフラ・ネットワークに関する限り、大陸 ASEAN と海洋 ASEAN の間にある種の分断がある。そしてそれは ASEAN の地理が原因だ。

大陸 ASEAN の真ん中には、メコン河流域という天然の経済回廊あるいはインフラのバックボーンがある。大陸 ASEAN 諸国は、アジア開発銀行や世界銀行、あるいは ESCAP 等の外部国際機関の支援も受けながらメコン河流域のインフラ構築計画を推し進めてきた。ラオスの水力発電資源をベースとした地域のエネルギー市場の構築も考えられる。しかし一方の海洋 ASEAN の場合は事情が多少違っている。海洋 ASEAN 諸国の天然のバックボーン・インフラはミャンマー沖のアンダマン海からマラッカ海峡を經由して南シナ海に通じるシーレーンということになるが、ここは古来アラブ商人やヨーロッパ商人、そして中国商人たちの行き交う交易ルートで、今日ではアメリカ海軍、インド海軍、中国海軍そして（まれにオーストラリアや日本の軍艦）が姿を見せる国際的な地政学的舞台になっている。もちろんそれはヨーロッパ、中東から東アジア市場に大量の資源や物資が往復するシーレーンの安全保障を目的としたことだが、それにしても ASEAN の海洋インフラ開発の視点が欠けていて、また ASEAN 自身の手になる海洋開発は遅れている。

ASEAN 10 か国のうちラオスを除く 9 か国までがマラッカを通るシーレーンに面している。またこの海域の膨大な領地・領海を占めるインドネシアとフィリピンは世界に類のない大型の島嶼国家だ。そして残念ながらこれらの海洋地域を結びつける交通・運輸ネットワークは、計画の段階においても未発達と言わざるを得ない。将来的には、

かつて大ローマ帝国の人々が地中海のことを「われらが海 (Mare Nostrum)」と呼んだように、アンダマン海からマラッカ海峡を経て南シナ海に至る海域を、大国のパワープレイの舞台に代わって「われらが ASEAN の海」と呼べるように海洋地域の統合と開発、そしてそのための交通・運輸インフラの構築を計画し、構築してゆくべきではなかろうか。

海洋 ASEAN の地域開発計画としてはすでに BIMP-EAGA プログラムがある。<sup>12</sup> これはブルネイ-インドネシア-マレーシア-フィリピン東 ASEAN 成長圏計画と呼ばれるものだが、その焦点はブルネイ、インドネシアのカリマンタン島、スラウェシ、マルク諸島、西パプア、それに東マレーシアのサバ、サラワク、ラブアン、フィリピンのミンダナオとパラワンという現在比較的開発の進んでいない地域の経済統合と開発を共同で推進しようというアイデアだ。しかし、このプログラムは「ASEAN の海」構想の基礎にはなれない。視野が狭すぎるし、アイデアとしてダイナミズムに欠けるし、何しろ想像力がない。

インドネシアのジョコウィ大統領は、2014 年にミャンマーのネピドーで開催された東アジア・サミットの演説で、インドネシアを世界的な海洋国家(“Poros Maritime Dunia”, “Global Maritime Axis”)にしたいと提案した。わたくしはこの着想は素晴らしいと思う。しかし、この提案はその後オーストラリアや日本の「開かれたインド・太平洋」構想と同じように、基本的には地域の安全保障あるいは地政学的な戦略と解釈されてしまっている。

ASEAN 諸国は BRI にどう立ち向かうべきかという問いに対する一つの答えは、ASEAN 諸国が協働して「海洋 ASEAN 開発構想 2050」とでも呼べる海洋インフラ計画を作り、その計画とオーバーラップする BRI プロジェクトについて中国の開発支援を求めることだ。そうすることによって、ASEAN 地域におけるインフラ・ネットワークのデザイン、プログラミング、プロジェクト選択のすべての局面で ASEAN 諸国の主体性を維持し、ASEAN 地域が BRI フレームワークの単なる現代のキャラバンサライにならないようにすることができる。

日本の立場は？：結論に代えて

それでは日本は BRI に対してどのような立場をとればよいのだろう。

確かに BRI ははっきりしない。構想の背景や趣旨、そして大枠の計画や主要プログラム、核となるプロジェクト等々が書き込まれたドキュメントでもあれば理解を助けるが、現状ではただ 4 文字の漢字があるだけだ。それにも拘わらず、その 4 文字は中国

---

<sup>12</sup> ピーター・マッコリー著、浅沼信爾・小浜裕久監訳『アジアはいかに発展したか：アジア開発銀行がともに歩んだ 50 年』、2018 年、勁草書房、p.278, ボックス 12.3。

の憲法とも考えられる中国共産党の党規約に書き込まれているし、現実にはいくつかのプロジェクトが BRI プロジェクトの名前のもとに動いている。多分今後も 2050 年に向けて BRI は進化しつつ拡大してゆくものと思われる。

日本政府としては、現在時点においていくつかの疑問や問題点があるからと言って、BRI を否定したり反対するのは良策とは言えない。<sup>13</sup> ましてや、「質の良いインフラ投資」などの標語を掲げて中国の BRI インフラに対抗するのは問題だ。<sup>14</sup> しかし一方、ヨーロッパと中国の間に位置する国々の真のインフラ・ニーズや経済的利益を考慮せずに BRI に対して協力を表明するのも考えものだ。日本が採るべきなのは、第三のアプローチ、すなわち先の東南アジアの例を使って説明したようなアプローチを地道にかつじつくりと支援することではなかろうか。ASEAN の国々、あるいは中央アジアの国々にとって自国あるいは自国が属する地域グループ（例えば ASEAN や中央アジア諸国を中心とするユーラシア経済連合（EEU））を中心に据えた長期的なインフラ構築の構想を建て、計画を作り、投資プログラムを制定し、プロジェクトを策定するという一連の作業は大変な時間とエネルギーを要する。日本としては、従来型の技術協力だけでなく、共同研究や政策対話、各種のシンポジウムなどのいくつかのチャンネルを通じてこの膨大な作業を広範にかつ持続的に長期にわたって支援するのが望ましい。

日本にとっては、世界が米ソの冷戦時代のように二つのヘゲモンが対抗して世界を二分する「G2の世界」は望ましくない。しかし同時にまた、世界の多数の国家がそれぞれの国家利益を追求してことあるごとに紛糾するいわゆる「Gゼロ」の世界も困る。<sup>15</sup> 望ましいのは、G-20 とまではゆかなくても G-10 程度の大国かあるいは国家連合がそれぞれ自主性と独立性を保ちつつ自己の利益と発展を追求する一方、国家主権を主張するだけでは到底解決できない国際的・地球的な課題について一定のルールにもとづいた国際協調のフレームワークを持っている世界だ。俗な表現を使うならば、国際社会がどの国家も参加できる舞踏会で、参加者は誰か一人のパートナーだけでなく、いろいろな人とダンスをする、そういう舞踏会のような世界が日本にとって望ましい。

---

<sup>13</sup> AIIB（アジア・インフラ投資銀行）の顛末を忘れるべきでない。中国のイニシアティブで 2015 年に設立された AIIB には、当初先進主要国はいろいろな問題点があるとして反対あるいは態度保留の立場をとっていたが、イギリスが賛成に転じた後ほとんどの国々が雪崩を打ったように賛成に転じ、最期まで反対の立場を貫いたアメリカと日本は大勢から取り残され孤立する事態になった。

<sup>14</sup> 日本の推し進めるインフラ・プロジェクトが「質が良い」と宣伝することは、「中国のインフラは質が悪い」と悪口を言っているのと同じで、外交的にも問題だ。もっとも、この発言にはコスト高の言い訳という面もある。

<sup>15</sup> 「Gゼロの世界」という言葉を使い始めたのはイアン・ブレマーで、その世界は彼のフォーリン・アフェアーズの論考のサブタイトル “The New Economic Club Will Produce Conflict, Not Cooperation” に良く現わされている。Ian Bremmer and Nouriel Roubini, “A G-Zero World”, *Foreign Affairs*, Vol.90, Number 3, March/April 2011.

ヨーロッパと中国の中間に位置する国々のインフラ・ニーズと経済的利益に焦点を当てた **BRI** に対する態度は、そのような国際社会の実現にわずかながらも貢献できるのではなかろうか。