

書評

「一帯一路」の多様な側面を読み解く

湊 直信

国際通貨研究所 客員研究員

立教大学国際経営研究科 兼任講師

① パラグ・カンナ、2017年、「接続性」の地政学：グローバリズムの先にある世界、原書房、尼丁千津子、木村高子共訳

Parag Khanna, *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*, 2016, Random House

② Bruno Macaes, *Belt and Road, A Chinese World Order*, 2018, C. Hurst & Co. Ltd.

SRID ジャーナル第16号（2019年1月）では、様々な角度から、「一帯一路」が論じられた。上記の二つの書も、「一帯一路」を理解する上で大いに参考となると思う。

①の著者パラグ・カンナはインド生まれで、ロンドン・スクール・オブ・エコノミクスで博士号を取得、CNN グローバル・コントリビューター、シンガポール国立大学上級研究員である。著者は「ネクスト・ルネッサンス」（2011年出版）で、政府、企業、市民団体等が権力を争いながらも世界規模の課題に取り組むために、「国を超えた外交」を結ぼうとしている状況を分析し、世界的なルネッサンスへたどり着くために自発的な接続性の急激な拡大を通じて、世界を自由化することを結論としている。

②の著者はブルーノ・マサンエスであり、ハドソン研究所のシニア・フェロー、中国人民大学シニア・フェローであり、CNN, BBC のコメンテーターも務める。ポルトガルの駐ヨーロッパ大使の経歴もある。書名の通り全て「一帯一路」について非常に詳しく、様々な側面から論じている。

両方の本は共に重層構造になっている様に思える。それぞれ層の中では内容が論理的に論じられている。しかし、層と層の間では大きな論理的な飛躍があるようだ。

一冊目①はサプライチェーンに焦点を当てて、インフラによる接続性の向上が製品やサービスの流通を加速させ、地域の経済発展に大きく役立つことを論じている。中国の一帯一路政策も、この論理に沿っていることが解る。ただし中国からの視点ではなく、一般的にインフラ整備により利益を得る国や地域の視点から論じられている。また、中国の政治的な目的を持った他国への影響力の強化に関しては、著者は批判的である。事例として、極東から中東、中東から北アフリカ、東南アジア、アフリカ、米国、南米、ヨーロッパ、北極圏等のカラーの地図が多く掲載されており、解りやすい。

①は3つの層から構成されている。

第1層に、インフラの整備によるサプライチェーンの強化が国家間、都市間、共同体間、

コミュニティ間、企業間の接続性が向上して、相互に経済的な利益を得るとの考え方である。抽象的な概念であるグローバリズムに対して、具体的な製品やサービスのサプライチェーンに焦点を当て、地政学的な接続性の重要性を論じている。サプライチェーンとは生産者、流通業者、販売者が生態系の様に接続して原材料を物品やサービスに変化させ、消費者に届けるシステムである。道路、鉄道、港湾、空港、パイプライン、インターネットの海底ケーブル等のインフラが整備されることにより、国家間、都市間、共同体間、コミュニティ間、企業間の接続性が向上して、相互に経済的な利益を得ることが可能になる。

その上の第2層は、権限移譲が進むと同時に、資源を共有するための統合が進み、接続性はそれを加速させると論じている。世界中で国家から地方や都市に権限移譲が行われており、同時に、小さな村落は、資源を共有するために大きな共同体に統合しなければならない。その際、接続性は重要な要素になることを指摘している。

第3層に、地政学的な競争が、領土をめぐる争いではなく、接続性をめぐる競争へと変化しており、サプライチェーン、エネルギー市場、工業生産、金融、テクノロジー、知識、人材を巡る競争となると指摘している。ボーダーレスで資源や人が必要性に応じて自由に行き来する世界の実現を想像している。最後に、個人が政治よりも市場やメディアと通じてつながる接続性の行きつく先は、地政学的なヒエラルキーに支配された世界ではなく、ボーダーレスで資源や人が必要性に応じて自由に行き来する世界であると結論付けている。

「一带一路」に関係する部分は、中国から中央アジア、東欧を経て西欧にかけての接続性の強化が効率的な物流の軸を形成しつつあると論じている。著者は、中国はチベットと新疆ウイグル地域での幹線道路や空港等のインフラの整備がこの地域の支配に道を開き、それにより、中国の西部と国境を接している中央アジア諸国との「ユーラシア資源回廊」の形成が可能になったと論じている。幹線道路、鉄道、パイプライン等の整備により、中央アジア諸国から中・東欧を通じて欧州への接続性強化の必要性について述べる。著者によれば、「一带一路」の別名「シルクロード経済ベルト」構想はインフラの整備により資源の需要と供給をスムーズに行い、新たなシルクロードを作ることである。そのために、中国独自の計画を進めるためにアジアインフラ投資銀行 (AIIB) が設立された。同時に、AIIB は世界銀行や IMF といった体制を外側から改革することも目論んでいる。

内容が具体的で迫力があるのは著者が実際に現地を訪問しているからだと思う。修行中の僧侶の格好でチベットのラサから新疆ウイグルのウルムチまで自動車での長旅をし、ロンドンからモンゴルまで救急医療用にトラックを寄付するチャリティー・ラリーに参加して、ウランバートルまで完走している。中国のインフラ整備によりモンゴルの資源が採掘されている状況への批判も含まれている。海のシルクロードにも多くのページを割いている。サプライチェーンが島の領有権で法的な対立があっても、石油や天然ガス

の共同生産等の現実的な解決策を提供する。タイの狭いクラ地峡に運河を建設した場合のマラッカ海峡やシンガポールの役割の変化について論じており、ギリシャのピレウス港の事例も紹介している。

二冊目②は最初から最後まで「一带一路」を論じており、インフラ整備によりサプライチェーンが強化され、経済発展に繋がるという考え方は「接続性」と共通点が多い。各国の指導者、専門家、機関の発言や、新聞、ジャーナルの記事を掲載して、様々な意見、情報を紹介している。多様な視点から「一带一路」を負の側面を含み、具体的に論じている。経済のみならず、政治的な影響力、歴史的な視点も論じており、更に「一带一路」が完成した後の、西欧主導に代わる中国主導の世界秩序にまで想像を膨らませている。

②は4つの層から構成されている。

第1層に、インフラ整備により接続性の向上を図り、サプライチェーンを強化することにより、製品やサービスの流通が活発化して、関係する国や地域が何らかの利益を受ける段階である。サプライチェーンとしての「一带一路」は中国から欧州に至る陸路での3つの帯と海路での2つのルートが示される。すなわち、中国東北、西北地域から中央アジア、ロシアを通してバルト海、欧州につながる帯。中国西北地域から中央アジア、西アジアを通じてペルシャ湾、地中海に繋がる帯。中国西南地域からインドシナ半島を通じてインド洋に繋がる帯。単に道路ではなく、産業地帯という意味で帯と呼んでいる。

海路については、東ルートは中国沿岸から南シナ海を通過して南太平洋へ至る。西ルートは中国南部からアフリカ、欧州に続いている。それぞれの帯に、重要な拠点となるような国や都市が存在する。スリランカのハンバントタ、パキスタンのグワダル、ミャンマーのチャウピュー、ジブチのドラレといったハブ港は荷物の積替えやインド洋へのアクセス拠点ともなっている。著者はジブチを訪問して、隅々まで行き渡るコミュニケーションネットワークを持つ中国のアプローチを確認している。海路においては、石油輸送に関係して、ベンガル湾、アラビア海、ペルシャ湾、西インド洋で注意深く設立されつつある軍事拠点にも言及している。これらの拠点の多くで、著者が実際に訪問し、関係者へのインタビューを行っている。その上に第2の層があり、「一带一路」に関係する国と地域の経済発展である。

第2層に、「一带一路」の果たす世界経済へのインパクトを論じている。サプライチェーンの発達で中国を中進国から先進国へ発展させる可能性について多様な観点から論じている。「一带一路」に関係する諸国、諸地域では、輸送、エネルギー、デジタル・インフラは産業やFTZを通じて、建設、流通、エネルギー、製造、農業、観光を繋ぐ経済回廊に発展する。このようにサプライチェーンの発達が経済発展に繋がる事が論じられている。

その上の第3層は、経済のみならず政治的にも中国の影響力が強まる段階である。中国

パキスタン経済回廊や中国ブータン関係にインドは神経質になっている。「一带一路」に対する米国、日本、インド、ロシア、オーストラリアの対応も論じている。同時に、中国が「一带一路」を政治的または軍事的な影響力の行使に使用する可能性については様々な人の意見が紹介されている。

一番上の第4層は、歴史的な視点から、西欧の規則による世界秩序から、中国による新たな世界秩序の実現である。シルクロード、マルコポーロ、ジンギスカン等の歴史を振り返り、「一带一路」は米国主導の国際システムにとって代わる中国による新しい世界秩序であると同時に、中国の影響力の拡大でもある。中国は西洋の規則に基づいたグローバル秩序を脅かすとの批判も紹介されている。

圧巻なのは中華人民共和国設立から100年目にあたる2049年の、「一带一路」完成後の中国と世界を想像している点である。中国は豊かになり力を増して、カスピ海をまたぐ橋によって中国と欧州がつながり、タイのクラ運河によりインド洋と太平洋がつながっている。アフリカではジブチ、南スーダン、中央アフリカ、カメルーンが高速鉄道で繋がれている。自動運転の自動車、船、飛行機が中心の中国と衛星国、地域を繋ぐ。「一带一路」完成後は、国境は緩和されるが、普遍性をもつものではない。文化や文明の異質性という要素により不安定なものになる反面、中国の「天下 (Tianxia)」は、国家間の複雑なネットワークである連帯を強調している。「天下」は啓蒙思想や公の知識から離れることにより西洋のモデルにとって代わり、中国による新たな世界秩序が形成される。

双方の構成を比べてみると、第1層のサプライチェーンにおいては、①と②の間に、共通性が多い。近年報じられている具体的なプロジェクト、雇用の問題、債務問題はこの層のレベルである。上位の層に移行するにつれ、①と②の方向性は全く異なるものになる。①でのサプライチェーンの効果は中立的、一般的に述べられており、資源や人が必要性に応じて自由に世界を行き来すると結論付けている。②ではあくまで中国が中心であり、その利益を第一義に考えられている。国家間の複雑なネットワークである連帯により西欧の秩序に代わって中国による新たな世界秩序が形成されると結論付けている。

一般にネットワークには中心がない、或いは全ての主体が自らを中心であると考えられる。同様にサプライチェーンのネットワークでは全ての参加者が自らを中心と考えて成り立つものであり、中国が中心で他の国や地域は衛星国・地域のように捉えた途端にそのネットワークは機能しなくなると思う。サプライチェーンとは、中国のための接続性の強化ではなく、全ての国や地域にとっての接続性の強化のほずである。種々のインフラをどの国が主導して整備するかが非常に重要になってくる。

①では、「中国の包括的な戦略は、徹底的に孫氏の兵法にならっている。それは欺瞞と罠と裏切りの組み合わせだ」と強く批判している。孫氏の兵法に習っているかは不確かであるが、少なくとも西欧による秩序を否定して、中国による秩序を肯定するのは無理

があるように思う。西欧の科学、技術、知識、価値観により世界の社会経済は大きく発展してきたことは事実であり、その弱点をどのように補完できるか、と同時に中国の弱点をどのように克服すべきかを考えるべきであろう。

以上の様に双方ともインフラ整備によるサプライチェーン強化に関しては共通点が多いが、サプライチェーンのネットワークのインパクトに関しては論理の飛躍が大きく、全く異なる世界像を描いている。

とは言うものの、現実とは時として我々の想像を大きく超えることがあるので、将来の世界を想像してその夢を楽しめる二冊である。