

ASEAN のインフラ整備と中国の一带一路構想

石川 幸一

Infrastructure Development of ASEAN and Belt and Road Initiative of China

Koichi ISHIKAWA

はじめに

本論は、中国の一带一路構想（Belt and Road Initiative: RI）の ASEAN 各国での実施状況の現状を調査し、どのような課題があるのかを検討している。ASEAN 各国の BRI への期待は大きく、2017年5月に北京で開催された「一带一路国際協力フォーラム」には全ての ASEAN 加盟国が参加した。ASEAN および ASEAN 各国はインフラ整備が課題となっており、ASEAN は連結性マスタープランを策定し、ASEAN 各国はタイの東部経済回廊など自国のインフラ整備を中心とする開発計画を策定している。ASEAN および ASEAN 各国の課題は資金調達であり、BRI への期待は中国の資金への期待である。

BRI への期待では共通しているが、BRI への取り組みやプロジェクトおよび資金の受入れでは温度差がある。鉄道や工業団地などメガプロジェクトは多くの国で動き出している。一方で工事の遅れやプロジェクトの中止が報告され、債務増加への懸念や反中感情なども聞かれる。

BRI の各国の実施状況についての情報は極めて少ない。本論は先行研究、国際機関などの報告、報道などにより、ASEAN 諸国における BRI の現状と課題を取りまとめている。

1. インフラ整備が遅れる ASEAN

(1) 連結性強化を目指す MPAC

ASEAN は2015年に ASEAN 経済共同体を創設し、現在は2025年を目標年次とする ASEAN 経済共同体2025の構築を進めている。その大きな課題は域内の連結性の向上による経済統合の推進と域内格差の是正であり、2010年から ASEAN 連結性マスタープラン (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC2010) を実施している。MPAC は、①物的連結性、②制度的連結性、③人と人の連結性の3つの分野で19のプロジェクトを掲げていた (表1)。物的連結性はハードインフラの建設・整備が主な内容で、ASEAN 高速道路網 (AHN) とシンガポール昆明鉄道 (SKRL) が2大プロジェクトである。制度的連結性は越境輸送円滑化のための協定などソフトインフラの整備を行う。MPAC2010は2015年に終了し、現在はMPAC2025を実施中である。

表1 ASEAN 連結性マスタープラン2010のプロジェクト

1. 物的連結性

①ASEAN 高速道路網 (AHN) の完成、②シンガポール昆明鉄道 (SKRL) の完成、③効率的で統合された内陸水運の創設、④統合され、効率的で競争力のある海運システム、⑤ASEAN を東アジアの輸送ハブとする統合され継ぎ目のないマルチモダル輸送システムの創設、⑥ASEAN 加盟各国における ICT インフラストラクチュアとサービスの開発加速、⑦ASEAN エネルギーインフラストラクチュアプロジェクトにおける制度的課題の解決の加速

2. 制度的連結性

①輸送円滑化に関する3つの枠組み協定の全面的な実施、②国家間の旅客の陸送円滑化イニシアチブの実施、③ASEAN 単一航空市場の発展、④ASEAN 単一海運市場の発展、⑤商品貿易障壁の除去による ASEAN 域内の物品の自由な移動の加速、⑥効率的で競争力のある物流セクターの発展

加速、⑦貿易円滑化の大幅な改善、⑧国境管理能力の向上、⑨公平な投資ルールにより ASEAN 域内外からの外国投資への開放の加速、⑩遅れた地域の制度的な能力の強化と地域および局地の政策協調の改善

3. 人と人の連結性

①ASEAN 域内の社会経済的な理解の深化、②ASEAN域内の人の移動の促進

(資料) ASEAN Secretariat (2009) Master Plan on ASEAN Connectivity により作成

インフラ整備に関係が深い物的連結性のプロジェクトの行動計画は55あり、概要は次のようなものである。

(陸上輸送)

①ASEAN 高速道路網の完成は、越境道路 (Transit Transport Routes: TTR) の格上げが主であり、クラスⅢ以下の5区間 (ラオスおよびミャンマー) のクラスⅢへの格上げが優先プロジェクトとなっている¹。ほかには、クラスⅡ、Ⅲ区間 (カンボジア、タイ、フィリピン) のクラスⅠへの格上げ、TTR 全区間の道路標識設置、スンダ海峡の架橋の FS、AHN のインドと中国への延伸 (とくにハノイから北ラオス・ミャンマーを経てインド)、ミャンマーのダウェイとタイ国境区間の AH123整備などである。②シンガポール昆明鉄道 (SKRL) の完成では、未接続部分 (ミッシングリンク) の建設が中心でカンボジア、ベトナム、ラオス、ミャンマー、タイで8区間 (1287キロ) ある。ほかには、SKRL のシームレスな運用の戦略策定、外部資金の動員、SKRLのスラバヤへの延伸となっている。

(内陸水運・海運など)

③効率的で統合された内陸水運の創設では ASEAN 内陸水運開発計画の策定が韓国海洋研究所 (KMI) の協力で実施されている。④統合され、効率的で競争力のある海運システムでは、統合され競争力のある水運ロードマップによる調査に基づいた47指定港の運用と能力の強化が KMI の協力で実施

される。ほかには、効率的で信頼できる大陸部と島嶼部（BIMP-EAGAなどサブリージョナルな開発を含む）を繋ぐ航路の開発、幹線航路と国内航路の接続強化、ASEAN RORO（Roll-on Roll-off）²ネットワークの開発がプロジェクトとなっている。⑤ASEANを東アジアの輸送ハブとする統合され継ぎ目のないマルチモダル輸送システムの創設では、東西経済回廊の完成とメコン・インド経済回廊（MIEC）の完成が主要なプロジェクトであり、グローバルなサプライルートにおけるランドブリッジとしてのASEANの役割を強化するためのマルチモダル輸送回廊についての研究を実施する。MIECでは、ネアックルン橋の架橋、ダウエイ深水港の開発、カンチャナブリとダウエイ間的高速道路建設、AHN、SKRLなどに従ったドライポートネットワークの開発などのプロジェクトが含まれている。

（情報通信技術：ICT）

⑥ASEAN加盟各国におけるICTインフラストラクチュアとサービスの開発加速には、ASEANブロードバンド回廊の創設、ASEAN加盟国における国際的な連結性の多様化、ASEANインターネット交換ネットワークの設立、ネットワークのintegrity、情報セキュリティ、データ保護、コンピューター緊急対応チームの協力、ユニバーサルサービス義務の見直し、ASEAN単一通信市場の開発調査などが含まれる。

（エネルギー）

⑦ASEANエネルギーインフラストラクチュアプロジェクトにおける制度的課題の解決の加速は、ASEAN横断ガスパイプライン（Trans-ASEAN Gas Pipeline: TAGP）とASEAN電力網連係（ASEAN Power Grid: APG）が2大プロジェクトである。規制枠組みの調和、技術基準の標準化、ビジネスモデルの開発、資金調達の方法、民間企業のAPG参加促進、インドネシア・マレーシア・タイ成長の三角地帯（IMT-GT）の接続プロジェクト（Melaka-Pekan Baru）、ブルネイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン東ASEAN成長地域（BIMP-EAGA）の西カリマンタン・サラワク接続

プロジェクトなどが行動計画となっている。

(2) 遅れている MPAC の実施

課題となっているのは MPAC の実施の遅れである。ASEAN 事務局によると MPAC2010の実行率（全措置に対する完了した措置の比率：2016年10月）は31.2%、2015年までの措置の実行率は34.0%だった³。ASEAN 経済共同体の実行率（優先措置を対象）は9割を超えており、MPAC の実行率がいかに低いかがわかる。2020年を目標年次としているプロジェクトが多いことや実施中の措置が多いためである。2015年までを目標年次とするプロジェクトの実施率は34.0%であり、遅れていることは変わらない。

物的連結性の全体の実行率は32.7%であるが、2大プロジェクトの AHN は18.2%、SKRL は9.1%と低くなっている（表2）。とくに、SKRL は実施未定と優先されない措置を合計すると63.7%となり、3分の2のプロジェクトが実現の見通しがない状況である。実施率が高いのは ICT で85.7%となっており、続いてエネルギーが38.5%である。

ASEAN 高速道路網（AHN）の例をみると、TTR のクラスⅢ以下の道路のクラスⅢへの格上げでは、ミャンマーの AH3 号線（Kyaington-Mongla 93キロ）とが完成したのみで、ラオスの AH12 号線（Vientiane-Luang Prabang 293キロ 293キロ）、AH15 号線（Ban Lao-Namphao 98キロ）、ミャンマーの AH1 号線（Tamu-MDY-Bago-Myawadi 781キロ）は実施中である⁴。未接続間の建設は AH112 号線（Thaton-Mawlamyine-Lehnya-Khlong Loy 60キロ）が完成し、AH123 号線（Dawei-Maesamepass 150キロ）はタイの援助で舗装工事が実施中となっている⁵。交通量の多いクラスⅡおよびクラスⅢ区間のクラスⅠへの格上げは実施中である。ミャンマーの AH2 号線（Meikthila-Loilem-Kyaington-Tachikeik 593キロ）の格上げは実施未定（資金調達交渉中）、AHN の中国インドへの延伸と島嶼部と大陸部の架橋（スダ海峡）フィージビリティ調査（FS）は実現未定となっている。

SKRLでは、完成した未接続区間（ミッシングリンク）の建設はタイの Aranyaprathet-Klongluk 区間（6キロ）のみである。実施中の区間は、カンボジアの Poipet-Sisophon 区間（48キロ）、Phnom Penh-Loc Ninh区間（256キロ）、ベトナムの Loc Ninh-HoChi Minnh 区間（129キロ）、Mu Gia-Tan Ap-Vung Ang 区間（119キロ）、ラオスの Vientiane-Thakek-Mu Gia（466キロ）は実現未定であり、ミャンマーの Thanbyuzayat-Three Pagoda Pass 区間（110キロ）とタイの Three Pagoda Pass-Nam Lok 区間（153キロ）は優先プロジェクトとなっていない。SKRL のシームレスな運行戦略策定と資金および技術協力受け入れは実施中であり、SKRL のスラバヤ延伸可能性調査は実現未定である。

表2 ASEAN 連結性マスタープラン2010の物的連結性の実施状況（2016年10月時点）

	完了	実施中	実現未定	優先されない措置	合計
AHN	2 (18.2%)	6 (54.5%)	3 (27.3%)	0 (0.0%)	11 (100.0%)
SKRL	1 (9.1%)	3 (27.3%)	5 (45.5%)	2 (18.2%)	11 (100.0%)
内陸水運	0 (0.0%)	1 (100.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (100.0%)
海運	1 (25.0%)	1 (25.0%)	2 (50.0%)	0 (0.0%)	4 (100.0%)
マルチモダル輸送システム	3 (37.5%)	4 (50.0%)	1 (12.5%)	0 (0.0%)	8 (100.0%)
ICT	6 (85.7%)	1 (14.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	7 (100.0%)
エネルギー	5 (38.5%)	6 (46.2%)	2 (15.4%)	0 (0.0%)	13 (100.0%)
合計	18 (32.7%)	22 (40.0%)	13 (23.6%)	2 (3.6%)	55 (100.0%)

完了は2016年10月時点で完了、実施中は実施計画により実施中、実現未定はフィージビリティ調査は実施されているが資金調達が未定など。優先されない措置は採算性の低さなどの問題がある。

（出所）ASEAN Secretariat (2017), Assessment of the Implementation of the Master Plan on ASEAN Connectivity

(3) 大きな資金ギャップ

遅れの原因として、①資金調達不足と効果的な資金動員戦略の欠如、②複数部門に係るプロジェクトにおける主導する機関の欠如と関係機関の責任と役割が明確でなかったことによる当事者意識（ownership）と部門間の調整の欠如、③インフラ建設および国内制度構築の障害となる国内規制の存在、が指摘されている⁶。資金調達は物的連結性が極めて重要である。MPAC による ASEAN の枠組みでのインフラ整備に加えて加盟各国のインフラ整備の資金ニーズも大きい。

アジア開発銀行によると、ASEAN の2016年から2030年の期間のインフラ需要予測額（気候変動調整済）は、3兆1470億ドルで年平均2098億ドルである⁷。一方、ASEAN インフラ基金（ASEAN Infrastructure Fund: AIF）の出資額は4億8520万ドルで年間融資額は2億ドル程度に過ぎない。AIF はメコン開発（GMS）、東 ASEAN 成長地域（BIMP-EAGA）、インドネシア・マレーシア・タイ成長トライアングルの3局地経済圏開発を優先プロジェクトとしている⁸。ASEAN は、MPAC の資金調達先を加盟国、対話国および官民連携（PPP）による調達としているが、ASEAN および加盟国からの資金動員は規模が小さく、域外（対話国）の資金供与に依存せざるを得ない。対話国とは協議メカニズム（日本、中国、EU、韓国、インド）および協力プロジェクト（豪州、カナダ、ニュージーランド、ロシア、米国）により進めることになっている。ASEAN の中国の一带一路構想への期待は連結性強化のためのインフラ資金の提供である。

ASEAN のプロジェクトとしてのインフラ整備に加え、ASEAN 各国はそれぞれインフラ整備計画を持っている。たとえば、タイでは、鉄道、道路、空港などのインフラ整備と工業団地開発などを行うタイ湾東部地域を対象に東部経済回廊（EEC）イニシアチブが進められている。インドネシアでは、「インドネシア経済開発加速・拡大マスタープラン2011-2025（MP3EI）」の中核と位置付けられている6つのインドネシア経済回廊構想がある。地方

の経済的な中心地を連結し、農水産業、鉱業、エネルギー、製造業、観光など22産業を発展させる計画で、①スマトラ経済回廊、②ジャワ経済回廊、③カリマンタン経済回廊、④スラヴェシ経済回廊、⑤バリ・ヌサトゥンガラ経済回廊、⑥パプア・マルク群島経済回廊からなる。フィリピンでは、ドゥテルテ政権が「インフラの黄金時代」を実現するとして、3B (Build, Build, Build) と呼ぶ積極的なインフラ整備推進計画を進めている。これらは、巨額の資金を必要としていることは言うまでもない。

2. 総合的な対外協力構想としての一帯一路

(1) 一帯一路のビジョンと行動

一帯一路構想 (Belt and Road Initiative: BRI) は、2013年9月に習近平国家主席がカザフスタンで提唱した「シルクロード経済帯 (Silk Road Economic Belt)」と10月にインドネシアで提唱した「21世紀海上シルクロード (21st Century Maritime Silk Road)」を合わせた中国の総合的な対外経済協力構想 (グランドデザイン) である。BRI は、2015年に第13次5か年計画 (2016-20年) に組み入れられ、16年には全人代で同5か年計画の要綱にBRI は対外経済政策の原則として明記され、2017年10月には中国共産党の規約に編入されたことから中国の長期国家戦略となっている。

2015年3月に国家発展改革委員会、外交部、商務部により「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードの共同建設に関するビジョンと行動」(ビジョンと行動) が発表された⁹。ビジョンと行動は、BRI の背景、原則、枠組み、優先協力分野、協力メカニズム、中国の地方の開放推進などが提示されている。「背景」では、世界金融危機後の世界経済の緩慢な回復、グローバルな不均衡、貿易投資ルールの調整の中で各国は大きな課題に直面しているとし、BRI はグローバルな自由貿易体制と開放的な世界経済を支持し、秩序があり自由な経済要素の移動、効率的な資源配分と深い市場統合、BRI 沿線諸国の経済政策の調整と広範で深い地域協力、全ての関係国に恩恵を与

える開放的で包摂的・均衡のとれた経済協力アーキテクチャの創設を目的とすると述べている。さらに、アジア、欧州、アフリカの各大陸と隣接地域の連結性を推進し、BRI 沿線国の連携を確立し、多層的多面的で複合的な連結性ネットワークを作るとしている。

「原則」では、BRI は国連憲章の目的と原則に従い、①主権尊重、②相互不可侵、③内政不干涉、④平等互惠、⑤平和共存という平和共存五原則を支持するとしている。続いて、BRI は全ての国に開放されていること、調和的かつ包摂的であり、文明間の寛容と対話、開発方式の違いを尊重すること、市場ルールと国際規範を守り、資源配分において市場が決定的役割、企業が主導的な役割を果たすこと、相互利益を追求することを原則としてあげている。「枠組み」では、「シルクロード経済帯」は、中国、中央アジア、ロシアと欧州（バルティック諸国）を連携させる構想で、中央アジアと西アジアを経由して中国とペルシア湾と地中海を結びつけ、中国と東南アジア、南アジア、インド洋を結びつける。「21世紀海上シルクロード」は、南シナ海とインド洋を経て中国沿海部と欧州を結びつけ、もう一つのルートは南シナ海を経て中国沿海部と南太平洋地域を結びつけるとしている。陸上では、新ユーラシアランドブリッジ、中国－モンゴル－ロシア経済回廊、中国－中央アジア－西アジア経済回廊、中国－インドシナ半島経済回廊の建設、海上では主要な港湾を連結させ、スムーズで効率的な航路を作ることに焦点を当てている。中国パキスタン経済回廊とバングラデシュ－中国－インド－ミャンマー経済回廊は BRI と密接に関連している。

「優先協力分野」として、①政策協調、②インフラ建設による連結性、③スムーズな貿易、④金融協力、⑤人と人のつながり、が掲げられている。①政策協調は、マクロ経済政策、経済開発政策、地域協力計画と措置、実務的協力と大規模プロジェクトの実施などで政府間協力を行う。②インフラ建設による連結性は BRI 実施の優先分野であり、交通インフラ、港湾など海運インフラ、空運インフラ、エネルギーインフラ、越境通信インフラでの協力

を行う。③スムーズな貿易では、貿易投資の円滑化、貿易投資の障壁の削減、税関協力、WTO 貿易円滑化協定の実施、シングルウィンドウの実施などを行う。越境電子商取引、サービス貿易サポートシステムの創設など新たな分野、新世代の IT、バイオ、新素材など新産業分野の協力にも取り組む。④金融協力では、2 国間通貨スワップおよび決済システムの範囲と規模の拡大、債券市場の開発、アジアインフラ投資銀行、BRICS 新開発銀行との協力、上海協力機構（SCO）の金融機関との協力、シルクロード基金の運用早期開始などが主な内容である。⑤人と人のつながりでは、文化学術交流、人々の交流と協力、メディア協力、青年と女性の交流、観光協力、伝染病防止協力、科学技術協力などを行う。中国は毎年 BRI 沿線国に 1 万人の奨学金を与える。

「協力メカニズム」では、既存の協力メカニズムを活用するとして、上海協力機構（SCO）、ASEAN+ 中国、APEC、ASEM（アジア欧州協力）、ACD（アジア協力対話）、CICA（アジア信頼醸成会議）、CASCF（中国アラブ諸国協力フォーラム）、中国湾岸協力会議戦略対話、GMS（大メコン圏）協力、CAREC（中央アジア地域経済協力）が挙げられている。さらに、ポアオアジアフォーラム、中国 ASEAN 博覧会、中国南アジア博覧会など多くの博覧会の活用も言及されている。

「中国の地方の開放推進」では、中国各地域の比較優位をフルに活用し、東部西部中部の連携を強化し中国経済の開放を一層推進する。西北地域・東北地域では、中央アジア、南アジア、西アジアとの交流協力の窓口として新疆を活用し、シルクロード経済ベルトの革心地区とするとともに西安をこれら地域への貿易物流のハブとする。西南地域では、ASEAN と隣接する広西チワン族自治区を ASEAN への国際回廊を構築し、21 世紀海上シルクロードとシルクロード経済ベルトを連結する国際的なゲートウェイとし、雲南省を GMS の新拠点とし南アジア、東南アジアへの拠点とする。沿海地域、香港、マカオ、台湾では、福建省を 21 世紀海上シルクロードの拠点地域とする。内陸地域では、重慶を西部地域の開発と開放の拠点とし、成都、鄭州、武漢な

などを内陸地域の開放を進める地区とする。中国欧州回廊に向けて鉄道輸送と通関協調メカニズムを構築し、中国欧州鉄道貨物のブランドを確立する、などが説明されている。

(2) 海上協力ビジョンの発表

2017年6月には、「一带一路における海上協力のビジョン」(海上協力ビジョン)が国家発展改革委員会と国家海洋局(State Oceanic Administration: SOA)により発表された。海上協力ビジョンは、背景、原則、枠組み、優先協力分野、中国の行動実績を提示している。海上協力ビジョンでは、北極海を経由した欧州へのルートと北極海開発が加えられたことが注目される。

「背景」では、ブルー経済の開発が国際的な課題となり、中国は多面的かつ広範囲の海上協力を進め、環境と両立する開発へのブルーエンジンを強化するために建設的なブルーパートナーシップを確立し、開かれ包摂的な協力の基盤を確立するためにシルクロード沿線国と協力するとしている。

「原則」は、次の4つである。①違いを棚上げしコンセンサスを築く。②開放、協力、包摂的な開発、③市場ベースの運営と多くのステークホルダーの参加、④共同開発と利益の分配。

「枠組み」では、海上協力として、中国インドシナ半島経済回廊、中国パキスタン経済回廊(CPEC)とバングラデシュ-中国-インド-ミャンマー経済回廊を連結させ、中国-インド洋-アフリカ-地中海ブルー経済ルートを構築する。南シナ海から太平洋に伸びる中国-オセアニア-南太平洋ルートを建設し、中国-北極海-欧州ブルー経済ルートを構想している。

「優先協力分野」は、①グリーン開発、②海洋をベースとする繁栄、③海上安全保障、④イノベーションによる成長、⑤共同ガバナンスの5つである。

①グリーン開発は、海洋の生態系の保全と生物多様性の保護、地域海洋環境の保護(中国 ASEAN 環境協力戦略行動計画による協力など)、気候変動に関する協力、ブルーカーボン国際協力強化を行う。②海洋をベースとする

繁栄は、海洋資源の持続的な利用などによる開発促進と貧困削減、海洋資源の利用協力、海洋産業協力（海洋関連産業のための工業園區と中国企業の参加など）、海上連結性の促進、海上交通円滑化、情報インフラとネットワークの強化、北極海開発への参加（航路調査、気候と環境研究、中国企業の北極海航路への参加、資源開発調査など）などである。

③海上安全保障は、共通海上安全保障コンセプトの普及と協力、海上航行安全、共同海上探索と救助、海上の疾病の予防と減少の能力醸成、海洋法の執行協力を含む。④イノベーションによる成長は、海洋科学研究と教育・訓練での協力、海洋技術協力のプラットフォーム構築（中国 ASEAN 海洋協力センターなど）、スマート海洋応用プラットフォーム（海洋関連データと情報の共有など）、海洋教育と文化交流、海洋関連文化の促進を含む。⑤共同ガバナンスは、ブルーパートナーシップによる政策協調、信頼醸成、協力メカニズム形成、ハイレベルの対話メカニズム、ブルー経済協力メカニズム、海上空間計画と応用、多国間メカニズムによる協力、シンクタンクの協力、NGOの協力強化を含んでいる。

「中国の行動実績」では、海洋協力協定・覚書の締結（タイ、マレーシア、カンボジア、インド、パキスタン、モルディブ、南アフリカ）、協力プラットフォームの役割強化（ブルー経済フォーラム、海洋環境保護セミナーなど）、国際投資（中国 ASEAN 海洋協力ファンドの設立など）、中国の地方の開放の推進（福建省を21世紀海上シルクロードの拠点地域に指定など）をあげ、最後に多くのプロジェクト（ASEAN 関連では、ミャンマーのチャオピューの港湾・工業団地・都市総合開発、インドネシアの海水淡水化プロジェクト、マレーシアのクアantan工業団地、カンボジアのシアヌークビル特別経済区（SEZ）開発）を実施中であることを示している。

（3） 一帯一路の事業の概要と資金

BRI のルート（回廊）は、シルクロード経済ベルトでは①新ユーラシアラ

ンドブリッジ、②中国－モンゴル－ロシア経済回廊、③中国－中央アジア－西アジア経済回廊、④中国－インドシナ半島経済回廊、⑤中国パキスタン経済回廊、⑥バングラデシュ－中国－インド－ミャンマー経済回廊の6ルートとなっており、④、⑤、⑥を連結して、21世紀海上シルクロードの①中国－インド洋－アフリカ－地中海ブルー経済ルートを構成する。21世紀海上シルクロードは、ほかに南シナ海から太平洋に伸びる②中国－オセアニア－南太平洋ルートを建設し、③中国－北極海－欧州ブルー経済ルートを含む。

事業は極めて広範で多種多様である。シルクロード経済ベルトでは、①政策協調、②インフラ建設による連結性、③スムーズな貿易、④金融協力、⑤人と人のつながり、21世紀海上シルクロードでは、①グリーン開発、②海洋をベースとする繁栄、③海上安全保障、④イノベーションによる成長、⑤共同ガバナンス、が優先協力分野となっており、多様な施策とプロジェクトが実施されている。

ジェトロの調査によると、BRIのプロジェクトは、①交通インフラ建設（鉄道、道路、橋梁、運河、港湾など、買収を含む）、②エネルギーインフラ建設（天然ガスパイプライン、火力発電所、水力発電所など）、③通信インフラ建設）、④工業団地、輸出加工区などの整備（経済貿易合作区、産業園区、経済特区など）、⑤物流整備（物流ターミナル、コンテナ・ターミナルなど）、⑥農業・林業合作区、⑦工場建設（セメント、肥料など）、⑧企業買収・出資、など広範かつ多様である¹⁰。こうしたプロジェクトに加え、前述のように貿易投資自由化（FTAを含め）、通貨スワップ、科学技術協力、北極海開発、文化交流、奨学金提供など極めて多様な政策面の協力が行われている。また、国内の地域の開発と開放の推進も結び付けられている。これらの多くは既存のプロジェクトであり、BRIは、新たな統一的政策パッケージというよりも既存の対外政策や協力プロジェクトを網羅・再編したものである¹¹。

ただし、BRIは、公式発表された地図、公式発表された参加国、公式発表

されたプロジェクトリストはない。透明性に欠けた構想であるが、BRIで実施されているプロジェクトは1700件ともいわれ、壮大な構想であることには変わりはない¹²。

中国の対外経済協力は、建設請負、労務提供、設計コンサルティングなどを中国企業が行う対外経済合作が約9割を占めている¹³。中国企業には、国家開発銀行、中国輸出入銀行などが融資や出資を行う。国家開発銀行はBRI沿線国に2013年以降、140件、1300億ドルの融資を行っている。これらに加えて、シルクロード基金（資本金400億ドル）が2014年12月に、アジアインフラ投資銀行（AIIB：資本金1000億ドル）が2015年に設立されており、大西（2018）は多様なファイナンス方式を整理する意味があると指摘している。AIIBは、BRIプロジェクトに対し9件、17億ドル、シルクロード基金は40億ドルの投資を行ったと一帯一路国際協力フォーラムで報告されている。

（4）一帯一路とは何か

一帯一路をどのようにとらえるべきなのか、一帯一路にどのような意義があるのか、まず、日本の代表的研究者の見方を紹介する。

1) 日本の代表的研究者の見解

早い時期から一帯一路に注目し、多くの論文を発表している国際貿易投資研究所（ITI）の江原規由研究主幹は、一帯一路の本質を「改革開放の国際化」と捉えている。一帯一路を打ち出した中国の意図には、①人民元の国際化、②外貨準備の有効活用、③国内過剰設備の軽減、④国際産能合作を中心とした対外投資の促進、があるとしている。そして、特徴として、①雁行型経済発展の継続、②AIIBなど国際金融機関の設立・活用、③欧州への隘路なき通商交易路の確保、④新型大国関係構築への布石、⑤パートナーシップ関係の構築・格上げを軸とした新経済圏の形成（新型FTA）をあげている¹⁴。

中国経済研究者である遊川和郎亜細亜大学教授は、一帯一路は「ユーラシ

ア大陸経済圏」、「大中華経済圏」構想であるととらえ、潤沢な資金を使い、勢力圏を拡大する点でマーシャル・プランとの共通点があると指摘している。安全保障面で脅威の薄い欧州に対して中国という巨大市場にアクセスできる実利を与え、沿線の小国には経済協力・資金協力を供与し中国の勢力圏に加えるとしている。米国と決定的な対立を避けながら平穩に米国の地位に迫り超えるかという意図があり、西進政策という直接的な表現ではなく、好感度の高い「シルクロード」という言葉を使用したとしている。特徴として、①必要とされる建設資金を中国が主導する形で用意（AIIB、シルクロード基金など）、②国際産能合作（生産能力協力）と称して余剰設備を移転し過剰生産設備の解消を図る、③中国式ウィンウィンであり政治的外交的な利益とともに経済的見返りもつかむという3点をあげている¹⁵。

東京大学社会科学研究所の伊藤亜聖准教授は、一帯一路の背景・狙いとして、①景気対策と成長戦略、すなわち国内の過剰生産能力と外貨準備の過剰という「2つの過剰」の国外でのひも付きインフラ建設で解消する、②安定的な周辺国際環境を整備するための周辺外交の強化、③幅広く中国の対外戦略の積極化を反映しており政治的民主化なき経済的繁栄を約束する「中国模式」の提案を媒介する、の3点を指摘している。内容は複雑であるとして、国内の経済刺激策と西部安定の意味で「内政」、関係国へのインフラ支援を軸にした影響力の増大という意味で「外交」、中国の国際的な影響力を高める意味で「政治」、2つの過剰の解消と中国企業の国際展開を支援するという意味で「経済」、短期施策であるとともに長期施策、グランドデザインであるとともに寄せ集めとみている。そして、一帯一路を評価するには、トップダウンのグランドデザインたる構想とボトムアップの寄せ集めである個別プロジェクトの双方の理解が必要であるとしている¹⁶。

榎本俊一氏（中央大学）は、一帯一路を、海上貿易を基盤とする米欧日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巨大経済圏と、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

ムシフトを突きつける気宇壮大な構想と把握している。そして、途上国は米国の市場メカニズムを重視し貿易投資ルール制定をベースにした地域構想に不満をいだき、経済成長に必要なインフラ整備よりも貧困削減に重点を置いた規範主義的な国際開発金融機関運営に失望してきた。中国はインフラ整備を中核とする地域開発構想と国際金融機関設立を提案し途上国から圧倒的支持を獲得したと指摘している。ただし、中国が一带一路構想とソフトパワーをリアルパワーに転換できるかは疑問があり、中国がインフラプロジェクトを実現できるかにかかっているが、中国が3-4兆ドルと算定されるアジアのインフラ資金を負担することはできず、民間資金を誘導するには相当有利な融資をせねばならず、AIIBと中国に力があるかが問題であるとしている¹⁷。

一带一路をアジア経済の発展という歴史を踏まえながら広い視野で研究している平川均教授（国土館大学）は、一带一路は次の5つの要素が総合されて生まれた構想であるとしている。①習近平の自信と野心、②4兆ドルに近づいた外貨準備、③中国の成長を維持するための資源の安全保障、④経済の低成長・新常态下での過剰生産解消策、⑤TPP対策、である。そして、米国と日本を中心とするアジア太平洋の時代から中国を中心とするインド太平洋、ユーラシアの時代へのフロンティアの移行を示しており、一带一路は、国際公共財と覇権の狭間にある構想であると位置付けている¹⁸。

一带一路プロジェクトの実態調査を行っているアジア経済研究所の大西康雄上席主任研究員は、一带一路は対外政策の理念を示すものであるが、統一的政策パッケージではなく、既存の政策を網羅再編したものであり、中国の対外的影響力を支えているのは経済力であり、理念の具体化は経済協力として現れるとみている。プロジェクトは政府間ベース、商業ベース、その混合型などが混在している。対外的意図は中国主導の経済圏構築であり、その背景には貿易の多角化と投資の出し手国化があるとし、①域内インフラの連結性向上、②国際金融機関設立を含む資金手当ての拡大、③メガFTAの推進、

④人民元圏の形成が実現の手段となっていると指摘している。国内向け意図は、経済構造転換を上から主導することであり、新常态への対応であるとして、特徴として①海外市場開拓で成長を下支えし、②中国企業の海外展開を支援し、③西部開発2.0をあげている。また、一帯一路の協力方式は従来の経済協力と変わらず、対外援助と対外経済建設請負、労務提供、設計コンサルティングからなる合作で進められていることを指摘している¹⁹。

2) 海外の研究者の見方

米国の National Bureau Asian Research の Nadege Rolland 上級研究員は、BRI は4つの特徴があるとしている。①BRI はインフラプロジェクトだけでなく、地域、政治、経済、金融面の統合を中国主導で行う包括的なビジョンであり、中国は世界の人口の3分の2を占める広大な地域に進出することになり地域の経済および戦略的な絵図は書き換えられる。②BRI は経済開発だけでなく、社会的安定、中国の周辺地域の安定、エネルギー安全保障、政治的影響力と戦略的な拡大を企図する多層的なプロジェクトである。③BRI は内容が明らかになり始めたばかりである。公式に発表された地図もプロジェクトリストもなく、2013年以前の古いプロジェクトも含むなど、柔軟であり、無定形といえるほどである。すでに一部で困難が生じており、中国の関係者もスムーズにいくとは考えていない。④BRI は習近平のプロジェクト(baby)であり、共産党憲章に書き込まれた長期的な目標となっている。中国は成功に向けて、政治、外交、金融、経済、知的などあらゆる資源を動員し、関係省庁トップクラスで調整が行われている。第13次5か年計画、中国製造2025、インターネットプラス戦略など中国の主要な経済開発計画は、全て BRI と連携し統合されている²⁰。

CSIS (戦略国際関係研究センター) の Jonathan Hillman 氏は、BRI はマスタープランではなくビジョンあるいは緩やかなブランドであるとしている。インフラは唯一ではないが、主要な構成要素である。BRI の主要な問題はその国際的な開放性 (openness) が低いことである。CSIS の2200社をカバー

する中国が資金を出したプロジェクトのデータベースによると、89%が中国企業がプロジェクトを受注しており、7%が相手国企業、外資は3%に過ぎない。BRIは中国中心（Chinese-centric）なプロジェクトである。BRIの実施は中央集権化されているとともに柔軟である。多くの関係省庁などが連携しているとともに厳しい条件を付けず、どのような外国政府とも協力する。BRIプロジェクトは短期的には政治的に成功しているが、長期的に成功するかは実行に係っている。全てのBRIプロジェクトがうまく行っているわけではなく、期待と利益（効果）のギャップが生じている。BRIへの支持は実行状態により変わる。大型プロジェクトは、計画と予算どおり進み、期待された効果を生み出すことは稀であり、何らかの理由で相手国側に失望が生じることにより、BRIへの支持が減少し中国の評判が傷つくこともある²¹。

CIAの元在中国代表であり在中米国商業会議所の副会頭だったMintz GroupのRandal Phillips氏は、BRIについて次の6点を指摘している。①米国のアジア重視政策への転換（pivot to Asia）、とくにTPPに対して中国は代替策としてのルールとレジームを打ち出す必要があった。②国内の過剰生産能力への供給サイドでの対応と過剰外貨準備への対応が必要と認識されていたこと、③中国の復興は習近平の最重要課題であり、BRIはそのための理想的なプラットフォームと考えられ、規模と野心でマーシャル・プランを上回り、地域のインフラ需要から反対が難しい構想であること、④海のシルクロードは、エネルギー供給を多角化しマラッカ・ジレンマというリスクを軽減するインフラと能力を作り上げること、⑤中国の西部開発に役立つこと、⑥BRIの効果は中国の産業政策である「中国製造2025」とともに評価すべきであること。BRIは、中国に取り大きすぎて失敗できない（too big to fail）プロジェクトであり、とくに習近平が現役の間は失敗は許されない。

3) まとめ

このようにBRIの意義の位置づけと把握は多種多様であるが、共通する点も多い。これらを踏まえ、BRIの意義、位置づけを次のように整理したい。

まず、第1に BRI はグランドデザインというべき壮大な対外経済戦略であることだ。対象地域は、アジア、欧州からアフリカ、北極海、南米にまで及んでいる。西方戦略および TPP への対抗というレベルをすでに超えており、世界戦略になりつつある。また、対象分野は極めて広範である。第2に内容は新たなものもあるが、一帯一路構想発表依然を含め多くは既存の対外政策や協力プログラムを集大成したものであり、協力の形態や資金も従来の経済協力と基本的に変わっていない。「古い酒を新しい革袋」に入れた構想ともいえるが、重要なことは既存の多様な対外政策やプロジェクトを壮大な理念と構想で統合したグランドデザインであることだ。第3に中国の利益を中核に置いていることだ。利益には安全保障の利益から中国企業の利益まで含まれる。資源の確保、マラッカ・ジレンマの解消、中国企業が受注し資材だけでなく労働者まで中国から連れていくという極端なひも付き援助であることなどに示されている。第4に経済回廊に対するコア地域を指定するなど中国国内の地域開発に連動していることが指摘できる。第5に BRI は中国がグローバルパワーとして世界で大国として確固たる地位を築くための戦略であり、BRI 対象地域での経済、外交、安全保障などでの影響力を強化し、さらには中国型発展モデルを拡大し、中国主導の世界秩序を実現することを意図した壮大な戦略である。

3. ASEAN と BRI : 連結性強化への寄与を期待

ASEAN は、21世紀海上シルクロードの優先的な対象地域であるし、中国インドシナ半島経済回廊は BRI の主要経済回廊の一つである。2017年5月に北京で開催された一帯一路国際協力サミットフォーラムには、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーの ASEAN 7カ国から首脳が出席し、首脳以外が出席したシンガポール、タイ、ブルネイを含めると ASEAN10 各国が出席している。同会議では、マレーシア、シンガポール、ミャンマーが一帯一路協力覚書を交わし、「経済

貿易協力取り決め」はフィリピン、インドネシア、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーが調印するなど多くの取決めを交わしている。フォーラムへの参加状況は ASEAN 加盟国が BRI に大きな期待を寄せていることを如実に示している。

ASEAN としては BRI に対して公式見解を表明していないが、2016年9月の第16回 ASEAN 中国サミットでの首脳間で BRI と ASEAN 連結性マスタープランの相乗効果を高めることにより ASEAN と中国の連結性を改善するための協力を約束している。ASEAN 各国は、BRI を支持しているが、プロジェクト受け入れには温度差があり、政権交代などで方針が変わった国もある。ASEAN 各国における BRI の実施状況については情報が限定されているが、いくつかの事例を紹介したい。

(1) インドネシア：遅れる高速鉄道プロジェクト

高速鉄道

インドネシアでの BRI 旗艦プロジェクトであるジャカルターバンドン高速鉄道（全長142キロ）は工事が大幅に遅れている。工費55億ドルの大型プロジェクトは日本の新幹線方式が有力視されていたが、2015年9月に政府の保証と財政負担を必要としない条件を示した中国案を財政負担を嫌う政府が採用した。2016年1月に起工式を行に、8月に工事が始まったものの工事は大幅に遅れている。遅れの要因は土地収用の遅れであり、2017年9月時点で600ヘクタールのうち55%が収用できたのみである。土地収用の遅れは中国開発銀行（CDB）の借款供与の隘路となっている。CDB は土地の100%収容を借款の条件としているためだ。2017年の BRI 国際サミットフォーラムで CDB が譲歩し60億ドルの建設費の75%についての借款契約が締結された。

計画は見直され、駅は8から4に減らされ、最高速度は350-380キロから250キロに減速され、開通は2019年から2020年に延期された。建設費は60億ドルとなり、建設運営に当たるインドネシア中国高速鉄道コンソーシアム

(PT KCIC) 出資比率は中国側が40%から90%に増加している(表3)²²。同プロジェクトは、インドネシアの国有企業の費用負担が発生すること、旅客需要見通しが2019年一日6万1000人、2050年13万5000人と非現実的であり採算に疑問があると批判されており、課題は山積している²³。

表3 ジャカルターバンドン高速鉄道計画

	全長	駅数	最高速度	工事期間 運用開始	出資比率	工事費
原案	150.5km	8	350-380km/h	2016-18 2019	中国40%、インド ネシア60%	55億ドル
見直し 案	142.3km	4	250km/h	2017-19 2020	中国90%、インド ネシア10%	60億ドル

(出所) Dharma Negara, Siwage and Leo Suryadinata (2018), 'Jakarta-Bandung High Speed Rail Project: Little Progress, Many Challenges'. Perspective No.2 2018, ISEAS Yusuf Ishak Institute. Pp.6.

その他

インドネシアは、2018年4月に中国と233億ドルの5件のBRI協力プロジェクトに調印している²⁴。北カリマンタンのカヤンの水力発電所2件(20億ドルと178億ドル)、石炭ガス化プロジェクト(7億ドル)、パリの発電所(16億ドル)、製鉄所(12億ドル)の5つである。さらに、電気自動車と2輪車開発、北カリマンタンのタナクニンマンクパディ工業団地開発の覚書に調印した。インドネシアは北スマトラ、北カリマンタン、北スラヴェシとバリを含むインドネシアの経済回廊開発に中国の協力を求めることをルフット海洋担当調整大臣が述べている。工業団地では、西ジャワ州ブカシの中国インドネシア経済貿易合作区、中スラヴェシ州の中国インドネシア総合産業園区青山園区が稼働中で、中国インドネシア聚龍農業産業合作区がカリマンタンおよびランブンで建設中である²⁵。

(2) マレーシア：政権交代で高速鉄道建設を中止

マレーシアにおける BRI については、小野澤（2017）が詳細に報告をしている²⁶。それによると、ナジブ前政権は積極的に中国に接近し、ASEAN の中で最初に BRI が展開された。2017年10月現在で鉄道、港湾、電力、工業団地、製造業など広範な分野で32件の BRI プロジェクトが計画中を含め動いている。BRI プロジェクトは、外国との経済協力を担当する経済企画庁ではなく総理府が主導している。ナジブ前首相が BRI に積極的だった理由として、同首相が立ち上げた政府系投資ファンド IMDB の救済がある。420億リングの巨額負債を抱えた IMBD 参加のエドラ社の全株式98.3億リングを中国広核集団に売却し、同集団は負債60億リングも引き取り総額158億の IMBD 救済となった。小野澤教授は、「発電所への出資比率は外資49%」という外資政策を無視して中国企業に100%の出資を認可したのは IMBD 救済のためであり、発電のような安全保障にかかわる資産を外資企業に掌握させたことについて疑問を呈している。

高速鉄道

東海岸鉄道（ECRL）は、クラン港からクアラルンプールを經由してクランタン州トゥバットまで660キロを結んでおり、2024年完工予定で2017年8月に着工した。しかし、2018年5月に就任したマハティール新政権は7月に東海岸鉄道の工事凍結を決定した。ECRL は工費550億リングット、85%が中国輸出入銀行からの借款（金利3.2%）、中国企業が受注し、大半の資材と人材は中国から調達している。マレーシアの貨物輸送実績621万トン（2015年）に対し、ECRL は2030年に8.5倍の5,300万トンを見込んでおり、非現実的で赤字は必至という見方が多かった²⁷。また、マラッカ海峡のクラン港から南シナ海のクアンタン港を結ぶことにより「マラッカ・ジレンマ」を解消する中国の安全保障上の国益にかなう戦略的鉄道である。東海岸の鉄道建設は、「第11次マレーシア計画」に掲載されていない。

マラッカ・ゲートウェイ

マラッカ港の沖合に深水港と人工島を建設する430億リングの大型総合開発で中国国有企業との合弁事業であり、2025年完成を目指して着工している。ほかにも、マラッカ州のクアリンギ国際港のコンテナ・ターミナルと燃料備蓄基地（29.2億ドル）も中国企業が中心になって工事を行っている。

フォレスト・シティ

ジョホール海峡に4つの人工島を建設し、70万人が居住する高級住宅街、オフィス、教育施設などを建設する総合都市開発で総工費は1050億リングであり、買い手の80-90%が中国人（中国本土の）となっている。中国企業による不動産開発は、高級住宅街ダイヤモンドシティ、コタキナバルの多目的商業ハブ開発、国際金融地区での452メートルの超高層ビル建設（35億リング）など9件ある。

その他

マレーシア・中国クアantan工業団地を2012年から中マ合弁で建設しており、同団地への中国企業の投資は16年までに200億リングに達している。製造業への投資では、2017年5月に吉利自動車が国民車製造のプロトン社の株式49.9%を獲得した。吉利が業績不振のプロトン社の経営再建を行うことになる。

（3）タイ：高速鉄道は6年越しの協議を経て着工

高速鉄道

タイと中国は、2010年から高速鉄道建設の協議が行なっており、2011年、12年、13年に覚書が締結されたが、タイの政変や憲法裁判所の判断などで計画は進展しなかった。プラユット現政権は、2014年12月に新たに覚書を締結、当初はノンカイからバンコクを經由してラヨン県マプタプットに至る870キロの路線を中国の借款で建設し、返済は米、ゴムなどの農産物による現物で行うことになっていた。その後、出資比率（タイは中国が70%出資を

要求、中国は60%を主張）と借款の金利（2.5%）を巡り交渉が続き、2015年12月の着工は延期された。

2016年の首脳会談でタイ側の出資とし、車両および運行システム、橋梁建設とトンネル工事を含めた経費の60%を中国が負担することで合意した。建設区間はバンコクーナコンラチャシマ、最高速度250キロの高速鉄道計画に変更し、2017年末に一部区間が着工された²⁸。ナコンラチャシマとラオス国境のノンカーイの区間は未定であり、昆明とバンコク間はつながっていない。なお、2017年5月の一帯一路国際協力サミットフォーラムにタイのプラユット首相が招待されなかったのは、高速鉄道計画の遅れに対する中国の不快感によると言われている²⁹。

東部経済回廊（Eastern Economic Corridor: EEC）

2016年にタイ国家社会経済開発庁（NESDB）が提案した EEC は、ラヨン、チャチュンサオ、チョンブリーの3県にまたがる東部臨海地域の広範なインフラ整備、次世代産業の育成、観光振興などを含む総合的開発計画である（表4）。2017年から21年までの5年間で470億ドル（1兆6,000億バーツ）の投資を行い、10万人の雇用創出を計画している。タイは、中所得の罫を克服するために、「タイランド4.0」イニシアチブを進めており EEC はその実現のための中心的なプロジェクトである³⁰。10のターゲット産業（次世代自動車、スマート・エレクトロニクス、医療・健康ツーリズム、農業・バイオテクノロジー、未来食品、ロボット産業、航空・ロジスティクス、バイオ燃料と化学、デジタル産業、医療ハブ）の育成を計画し外資誘致を進めようとしている。

表4 EECの投資プロジェクト

①ウタバオ空港（57億ドル）、②サッタヒーブ商業港再開発、③レムチャバン港フェーズ3（25億ドル）、④マプタプット港フェーズ3（3億ドル）、⑤高速鉄道（3国際空港連結）（45億ドル）、⑥鉄道複線化事業（18億ドル）、
--

⑦高速道路（10億ドル）、⑧次世代産業（140億ドル）、⑨新都市開発（115億ドル）、⑩観光（57億ドル）

（出所）末廣昭「[Thailand 4.0] 東部経済回廊 一帯一路イニシアチブ」、アジア経済研究所、中国一帯一路研究会資料、2017年10月により作成。

2017年5月の一帯一路国際協力サミットフォーラムで、タイのドーン外務大臣が、「タイはBRIを全面支持しており、EECをBRIの中国インドシナ半島経済回廊に繋げることを計画している。タイランド4.0とデジタルインフラの整備はBRIと補完する」と述べている。ウッタマ工業大臣も「EECとBRIを繋げることは自然かつ合理的であり相互利益になる」と2017年に発言するなどタイ政府は、EEC開発とBRIを連携させて進める姿勢を強めている。EECのインフラ整備、工業団地開発、投資などBRIによる事業推進が期待できる分野は多い。華立集団とアマタ・コーポレーションが開発したラヨーンタイ中国工業団地には86社の中国企業が20億ドルを超える投資を行っており、EECへの中国の投資は2016年末までで300億ドルに達している³¹。

（4）フィリピン：BRIに前のめりになる新政権

フィリピンは、基礎的なインフラ整備がASEAN主要国の中でも遅れており、電力、港湾、空港、道路、鉄道などの経済発展のための基礎的なインフラ整備が急務となっている。2016年に就任したドゥテルテ大統領は貧困率を2015年の21.6%から2022年に15%に削減する10項目の社会経済政策を打ち出した。中でもインフラ整備を重視し、インフラの黄金時代を実現するためにインフラ推進計画（Build, Build, Build: 3B program）を進めている。6年間で8-9兆ペソを支出する計画であり、2017年予算ではGDPの5.3%に相当する8472億ペソをインフラ整備に充てている。フィリピン開発計画2017-2022では、輸送、水資源、エネルギー、ICTと社会インフラを優先するとしている³²。ドゥテルテ大統領は南シナ海での領域問題で中国と鋭く対立し

ていた前アキノ大統領と異なり、中国重視政策（pivot to China）を2016年10月の中国訪問で打ち出しており、BRIによるインフラ開発に極めて積極的である。

2018年のポアオ・アジア・フォーラムでフィリピンは中国と6つのインフラ整備プロジェクトの調印および都市開発、観光、工業団地など合計95億ドルの投資案件の調印を行った。最初のBRIプロジェクトとなるルソン島のチコ川ポンプ灌漑プロジェクト（6,200万ドル）は、8,700ヘクタールに農業用水を供給する計画で21村、4,350家族を対象としている。109億ペソのカリワ水資源ダムプロジェクト、1513億ペソの国鉄南通勤路線などが含まれる。マニラのパシグ川に全長734メートルと506メートルの2本の橋梁を中国の援助で建設する計画も2018年に始まっている。

鉄道では、マニラと南部のマトノグ610キロを結ぶ路線（南部長距離プロジェクト：South Long Haul project）の建設が3Bの旗艦プロジェクトとしてBRIの資金援助で進められている。総工費は30億ドルであり2022年までの完成を目指している。同路線は港湾、経済特別区（SEZ）などを結び、マニラとBicolの輸送時間を11時間から6時間に短縮することにより、連結性を改善し、農業、製造業に加え観光を振興することが期待されている。政権交代後、中国の直接投資は2016年の1,077万ドルから2017年には2,879万ドルにはほぼ3倍に増加した。

（5）ベトナム：BRIを支持するも実施には慎重

ベトナムはBRIを支持しているが、BRIプロジェクトの実施には慎重な姿勢を取っている³³。ベトナムのインフラ整備ニーズは大きいですが、2009年に中所得国と認定されてから、ODAの流入は減少傾向にある。2016年から2030年までのベトナムのインフラ投資資金需要は6,050億ドルとなあっているが、1020億ドルが不足するという試算がある³⁴。1020億ドルの資金ギャップは国外から調達する必要があるが、BRIおよびAIIB（アジアインフラ投資

銀行)への期待が大きい。一方でベトナムはBRIに対して慎重な姿勢を取っている。2017年5月の一帯一路国際協力フォーラムで「BRIはコンセンサス、平等、自主性、透明性、開放性、相互尊重と利益、国連憲章と国際法への準拠という原則を踏まえねばならないと強調している。その背景には、南シナ海の西沙諸島をめぐる領域問題と国民の反中感情があり、中国への経済的依存が深まることへの警戒感がある。専門家からは、中国からの借款は金利が高く、中国企業がコントラクターとなり、中国の設備、技術を使わねばならないが、質など問題が多いと指摘されている。

ベトナムのBRIプロジェクトは、2011年から工事が始まったカットリンーハドン間13キロの都市交通(メトロ2A号線)がBRIプロジェクトとされており、総工費5億5,200万ドルのうち4億1,900万ドルが中国輸出入銀行のローンである。工費は8億9,100万ドルに増加し中国は2億5,000万ドルを追加支出することに同意したが、追加分はBRIと認められていない。同線は2018年内に営業運転を開始する見込みである。ジェトロの一帯一路プロジェクトリストによると、ビントゥアン省で建設中に石炭火力発電所(17億5,500万ドル)、ティエンザンで稼働しているベトナム龍江工業園がBRIプロジェクトであるが、他のASEAN加盟国のような大型の旗艦プロジェクトはない。ベトナムはBRIを評価するために1-2のパイロットプロジェクトを試行することを考えているといわれる。政府債務の増大への懸念から政府間での借款ではなく、民間企業がAIIBなどBRIのローンを借り入れ、BOT方式により進めることを考えているとも指摘されている。

一方、2017年に習近平主席がベトナムを訪問した際に、「二回廊一経済圏(両廊一圈、Two Corridors One Belt: TCOB)」をBRIと連携させること提案し覚書が結ばれている。二回廊は、南寧・ランソン・ハノイ・ハイフォン・クアンニンを結ぶ経済回廊と昆明・ラオカイ・ハノイ・ハイフォン・クアンニンを結ぶ経済回廊であり、一経済圏は北部湾経済圏である³⁵。TCOBは2003年にベトナムが提案した構想で、2004年に両国間で覚書が結ばれてい

る。

(6) カンボジア：BRIを熱心に支持

カンボジアはASEANの親中国であり、BRIを熱心に支持している。フンセン首相は2017年5月の訪中の際に中国からBRIの枠組みで2億4,000万ドルの無償資金協力を取り付け、13の協定に署名した³⁶。カンボジアは、道路、電力、灌漑などのインフラ整備に毎年7億ドルの資金が必要とされている。アグロ・インダストリー、軽工業、ITなどの育成のためにカンボジア産業開発政策（IDP）とBRIを連携させ、投資を増加させる必要があるとしている。カンボジアは、①7%のGDP成長率、②雇用創出、③制度的能力強化、④ガバナンス強化という4つの目標を達成するために長方形戦略（Rectangular Strategy）を実施しており、中でも基礎的なインフラ整備に焦点を当てている。BRIはカンボジアの国家物流マスタープランに組み込まれている。

中国は2010年以降カンボジアへの最大の援助国となっている。カンボジアでのBRI協力は、インフラ、農業、能力醸成、経済特別区（SEZ）開発、文化と観光、金融、環境保護の7分野を重視している。9億ドルのセサン下流第2水力発電所（稼働）、プノンペンとシハヌークビル間の最初の高速道路（16億ドル）はBRIプロジェクトである。新シエムリアップ国際空港、シハヌークビルのコンテナおよび鉄道ターミナルに修復もBRIプロジェクトとして実施されている。カンボジアは、プノンペンープレア・シハヌーク州、プノンペンーポイペータータイ、プノンペンースノールーベトナム、プノンペンープノンペン自治港などの鉄道補修建設プロジェクト、SEZにおけるドライポート整備をBRIとして実施することを提案している。カンボジアでは、2008年に中国企業3社により開発されたシハヌークビル特別経済区があり、528ヘクタールの規模で中国企業など100社以上が入居している。今後、入居企業を300社に拡大し、住宅建設、生活施設の整備により10万人規

模の都市を作るとしている。

(7) ラオス：高速鉄道の総工費は GDP の約 5 割

高速鉄道

ラオスとカンボジアは中国インドシナ半島経済回廊の重要な結節点である。ラオスにおける BRI の旗艦プロジェクトは高速鉄道である。中国は2005年に雲南省昆明とシンガポールを結ぶ汎アジア鉄道計画を発表している³⁷。これは ASEAN の SKRL と起点と終点は同じであるが、SKRL はビエンチャン、ホーチミン経由であり別の構想である。この構想の一環として、昆明からラオスのビエンチャンを経てバンコクを結ぶ鉄道の一部としてラオスにおける建設が動き出している。中国－ラオス高速鉄道計画は中国との国境のポーテンからビエンチャン（タナレン駅）421キロを結ぶもので154の橋梁と76のトンネルを建設する。2010年に交渉が始まり、総工費70億ドル（金利2%、30年）で13年に合意したが、中国側が負担増を求めたため再交渉となり、2015年12月に総工費60億ドルとし両国政府出資の合弁企業が実施することになり、2016年12月末に着工された³⁸。合弁企業には中国輸出入銀行が4億6500万ドルの出資（金利2.3%、償還期間25年、5年据置）を行った。当初の総工費はラオスの GDP の約 5 割の規模である。

都市開発

ラオスでは、ビエンチャンのタートルアン湿地帯でタートルアン特定経済区（SEZ）が2011年より開発中である³⁹。同 SEZ は、蘇州工業園区をモデルに市街地（600ha）と工業団地（1600ha）からなり、ラオス政府は土地を提供するのみで資金負担はせず、ラオス側5%、中国側95%出資の合弁企業が建設・運営し、運営期間50年（75年まで延長可能）後ラオス政府に引き渡される。整備が終わり、大規模開発が始まる2011年に立ち退き料に関して住民と紛争が発生し、さらに中国人移民30万人受け入れという風説が広まったことから反感が高まり、規模を大幅に縮小した。2015年3月にショッピング・

モールが完成し、一部のコンドミニウムが販売されている。

失敗事例とされているのは、ポーテン SEZ である⁴⁰。中国と国境を接するルアンナムター県ポーテンに中国企業が2005年から30年間の土地利用許可を得て2005年からホテル、カジノ、レストランなどの建設を開始した。賭博が禁止されている中国から観光客がカジノを目的に流入し、賭博、売春、麻薬密売などが横行、犯罪も多発するなど治安が急速に悪化した。ラオス政府は2011年にカジノを閉鎖し、中国人観光客は来なくなりホテルなども閉鎖され、ゴーストタウンに化した。2012年に商業・観光主体の開発を進めるために中国企業と99年の土地提供契約を交わしたが、SEZ に再指定したが計画は進展していないといわれる。ボケオ県でも香港企業が開発運営するゴールデン・トライアングル SEZ が2007年に設置されている。同 SEZ はカジノを中心にゴルフ場、ショッピング・モールなどが作られており、犯罪や麻薬取引が横行しているといわれる⁴¹。

(8) ミャンマー：中国ミャンマー経済回廊に合意

中国はミャンマーを中国とインド洋をつなぐランドブリッジと位置付けている⁴²。ミャンマーは、マラッカ海峡ジレンマを避けるという意味で中国の安全保障からみて地政学的に極めて重要であり、BRI の中国インドシナ半島経済回廊 (CIPEC) とバングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊 (BCIM) の対象地域となるなど重要な拠点国である。BCIM は、インドのコルコタからダッカとマンダレーを經由して昆明を結ぶ全長2,800キロの陸上ルートである。陸上ルートには、コルコタ昆明 (K2K) 高速道路、鉄道、水路、通信ネットワークなどが含まれる。海上ルートは、マンダレーから内陸水路を経てシットウェーを結び、ベンガル湾に出てコルコタまで伸びている。

中国は2017年11月にミャンマーに中国ミャンマー経済回廊 (CMEC) を提案している。CMPC は、雲南省からマンダレーを経てヤンゴンとチャオ

ピューを結ぶ人字型回廊であり、2018年7月に基礎的インフラ、建設、農業、製造業、輸送、金融、人的資源開発、通信、R&D など15項目の覚書を締結した。2018年3月には、マングレー・ムセとチャオピュー・ネピドー間の2つの高速道路のフィージビリティ・スタディ実施の覚書を結んでいる。

ミャンマーのBRI 旗艦プロジェクトは、西部ラカイン州チャオピューの経済特別区（SEZ）である⁴³。チャオピューは、人口は16万5,000人、主要産業は農業と漁業、住民の多くは、タイ、マレーシア（男性）、ヤンゴン（女性）に出稼ぎにでているという貧困地域である。しかし、同地域の沖合は天然ガスが豊富であり、2009年から経済特区構想が持ち上がり、2014年の改正経済特区法で経済特区に指定されている。

2011年に国有企業中国中信集団（CITIC グループ）によるフィージビリティ・スタディが実施され、2015年に中国の国有企業中国中信集団（CITIC グループ）が中心となる6社のコンソーシアムが落札し開発権を得た。チャオピュー SEZ は、面積1736ヘクタールで工業団地が990ヘクタール、深海港が246ヘクタール、住宅地域が500ヘクタールとなっている。工費は、深海港建設が75億ドル、工業団地が25億ドルでその他を含め100億ドルのプロジェクトであり、10万人の雇用創出が見込まれている。深海港は20フィートコンテナ換算で年間700万個の処理能力を持ち、工業団地は繊維工業団地、ロジスティックサービス、機械工業、食品工業を含む建設工業団地が計画され、石油化学も計画されている。工業団地は3フェーズで2038年、深海港は4フェーズで2035年までに完成させる。

しかし、チャオピューがヤンゴンから遠いため、プロジェクトの経済性に疑問を持っているといわれる。2017年には、出資比率が中国85%、ミャンマー15%は不公平であるとして、中国70%、ミャンマー30%に変更された。ミャンマーのソー・ウィン計画財政大臣は「コストが過大であるとして規模の縮小を求める」と報じられている。政府関係者によると、ミャンマー政府は、10億ドルの借款の返済が滞り99年の使用権を中国に与えたスリランカの

ハンバントタ港の経験を十分に認識している。ジェトロの一带一路プロジェクトリストによると、中国ミャンマー石油天然ガスパイプライン（中国石油天然気集団、チャオピューと重慶を結ぶ、稼働中）、中国ミャンマー鉄道（中国の大理・臨滄間建設中）、ミャンマー・天然ガスコンバインドサイクル発電所（建設中）が BRI プロジェクトである。石油天然ガスパイプラインを除くと BRI の大型プロジェクトの進捗ははかばかしくないと評価されている。2014年には、昆明・チャオピュー間の鉄道プロジェクト計画が調印から3年以内に建設が始められなかったとして合意を無効にすることが認められた。ミャンマー側は、社会的な反対、財務面の実現可能性、利益の分配、国家安全保障を中止の理由としている

4. 期待の一方で多くの問題

BRI プロジェクトは、輸送インフラ整備を中心に建設資金が不足している ASEAN 各国の資金ギャップを埋め輸送インフラの整備、都市開発、工業団地の開発などにより ASEAN 各国の開発および ASEAN の連結性強化に貢献することが期待されている。しかし、一方で次のような問題をもたらすことが懸念され、一部ではすでに問題が表面化しており、協議が長引き、工事が遅れあるいは、プロジェクトが中止されている。ASEAN 各国での BRI の現状と問題は次のように整理できる。

(1) ASEAN の全加盟国が一带一路国際協力フォーラムに首脳あるいは閣僚を参加させたことに象徴されるように BRI に対する期待は極めて大きい。期待するものは中国の資金（中国マネー）である。技術支援への期待は声明などでは表明されているが、各国の反応をみると中国の技術やサービスの質への低い。

(2) 次に、ASEAN 各国はタイの東部経済回廊、インドネシアの6大経済回廊、フィリピンの BBB 計画など自国の開発計画と BRI を連携させることを目指している。ベトナムでは中国と合意した「二回廊一経済圏（両廊一圈、

Two Corridors One Belt: TCOB)」と BRI を連携させることを中国側が表明している。

(3) 完成した BRI プロジェクトの事例がまだ多くないため、全体評価を行うことは難しいことである。2017年の一帯一路国際協力フォーラム以降、多くの国で大型プロジェクトを含む BRI プロジェクトが合意され、一部は着工している。

(4) 主要な BRI プロジェクトが合意され、開始された段階であるが、すでに多くの問題や懸念が指摘され、表面化している。

1) 経済性の評価への疑問が指摘されている。インドネシアの高速鉄道、マレーシアの東海岸鉄道、ミャンマーのチャオピュー SEZ については需要予測が過大であり、採算性に疑問があると指摘されている。チャオピュー SEZ は FS 調査と受注者が同じ中国企業であり、客観的な FS が実施されたのか疑問が出てもおかしくない。FS の客観性や正確性、透明性などの問題があると推測される。こうしたプロジェクトが各国に期待された経済的な効果をもたらすかどうかも疑問である。

2) メガプロジェクトと呼ばれる巨大プロジェクトが実施されている。経済規模からみてリスクが大きいと思われるプロジェクトもあり、たとえば、ラオスの高速鉄道の総工費はラオスの名目 GDP の 5 割に匹敵する。その他の鉄道プロジェクトも極めて規模が大きいし、チャオピュー SEZ は 100 億ドルプロジェクトである。

3) 相手国の経済発展にとっての必要性に疑問があるプロジェクトがある一方で、中国の安全保障など中国の利益になるプロジェクトがある。必要性の判断は難しく、経済性も考慮する必要があるが、中国企業が提案したといわれるラオスの都市開発、マレーシアの東海岸鉄道などがその例としてあげられよう。中国の安全保障のために重要なプロジェクトには、マラッカ・ジレンマを解決できるミャンマーでのチャオピュー SEZ、石油天然ガスパイプライン、マレーシアの東海岸鉄道などがある。ASEAN ではないが、パキス

タンの BRI プロジェクトは典型的な中国の安全保障に資するプロジェクトである。

4) BRI で中国から貸付を受けるときの金利が高いとの批判も出ている。金利の情報は極めて少ないが、ラオスの高速鉄道のラオス政府への中国輸出入銀行の借款は金利2.3%、償還期間35年、据置き10年である⁴⁴。優遇金利は2-2.5%といわれているが、パキスタンは8%、スリランカは6.3%と高い金利が適用されているといわれる⁴⁵。なお、日本の円借款金利は LDC かつ最貧国は0.1%、低所得国（GNI 1,006ドル～3,955ドル）は質の高いインフラを推進するときに認められるハイスペック（基準）が0.5%、30年（据置期間10年）、STEP（本邦技術活用条件）は0.10%、40年（据置期間12年）である。

5) プロジェクト工事の各国の経済への貢献が小さい。BRI プロジェクトは中国企業が受注し、資材などは中国から持ち込み、中国人労働者が工事現場で就労し、中国人労働者には住居、食事が中国企業により提供され、賃金も人民元で支払われる⁴⁶。これらは、融資の条件といわれ、典型的な「ひも付き援助」である。下請け業務や技術移転など地元企業に恩恵がなく、コミュニティにも金が落ちないなど経済的なメリットがない。

6) プロジェクトの実施に伴い、多数の中国人労働者が入国し、一部は不法滞在をしている。ラオスの高速鉄道では中国側は5万人の中国人労働者の移入を計画している⁴⁷。多数の中国人労働者が不法滞在するケースも多く、ラオスとカンボジアには5万人から10万人の中国人がすでに移入しているといわれる。ベトナムは、国内での外国人の単純労働を認めていないが、外国人不法就労が増加しており、2008年には5万人に達している⁴⁸。その多くは中国人であり、多くは観光目的で入国し労働許可証を持っていない。インフラ建設や資源開発を落札するのは中国企業が多く、ベトナム人を雇用せず多くの中国人労働者を連れてくるためである。

7) プロジェクトの規模の大きさ、経済性の疑問、金利の高さから対外債務

の増加が懸念されている。ラオスとインドネシアの高速鉄道建設の資金規模は60億ドル、マレーシアの高速鉄道は550億リングット（135億ドル）である。巨額の投資を行う一方で採算性に疑問が出されており、完成後は赤字に陥る可能性がある。中国からの巨額の借款は対外債務を増加させる。とくに経済規模の小さいカンボジアとラオスは GNI（国民総所得）に対する対外債務の比率が2015年時点ですでに高くなっている（表5）。カンボジアとラオスの対外債務の5割は中国に対する債務といわれており⁴⁹、BRI の推進により対中債務がさらに増加すると①中国依存の深まり、②返済が滞った場合にスリランカのハンバントタ港で起きたような中国による資産の租借の発生、なども懸念される。スリランカの事例は ASEAN 各国が BRI のリスクとして認識している。

表5 ASEAN 各国の対外債務額と GNI に対する比率（2015年）

	対外債務額（100万ドル）	GNI に対する比率（%）
カンボジア	9,319	54.6
インドネシア	308,540	37.0
ラオス	11,645	99.6
マレーシア	190,951	66.3
ミャンマー	6,401	
フィリピン	77,725	22.0
タイ	129,653	35.2
ベトナム	77,798	42.5

（出所）Asian Development Bank (2017), Key Indicators for Asia and the Pacific 2017

8）中国の提供するインフラの質や中国企業の実力への懸念も指摘されている。BRI は短期的にはメリットがあるが、長期的には日本の協力がメリット

が大きいという指摘（ベトナム）もある。

9) インドネシアの高速鉄道では土地の収用が遅れ、チャオピュー SEZ やラオスの都市開発では土地収用への反発や反対が表面化している。

おわりに

一帯一路構想（BRI）は、極めて多様なプロジェクトや政策を含んでいるが、中心になっているのはインフラ整備であり工業団地を含む産業の育成支援である。これは、日本がアジアに行ってきた経済協力と同様であり、日本型の経済協力といってよい。アジアへの日本型の経済協力はアジアの産業発展を支援し経済成長に貢献した。欧米諸国や国際機関の経済協力が貧困削減や環境などを重視し、中長期的に貧困削減に効果があるインフラ開発や産業育成支援を行ってこなかったことから、BRI は途上国のニーズに合致し多くの国から支持され期待されている。BRI は対象各国の経済発展に寄与することが期待される。

一方で、前節でみたように現状の BRI は受け入れ各国で問題や懸念を生み出していることは否定できない事実である。一帯一路構想（BRI）は、中国と相手国双方に利益があり（ウィンウィン）、国際公共財であるとの説明されている。しかし、個別案件をみていくと、マレーシアの東海岸鉄道、チャオピュー SEZ のように中国側のメリットが明らかあるいは戦略的な利益があるプロジェクトが多い。また、債務の罫のリスクも認識されてきており、スリランカの教訓を ASEAN 各国は学んでいる。BRI への期待は大きいですが、ウィンウィンとは言えないという認識が深まり、実施に向けて ASEAN 各国は慎重になってきている。

BRI プロジェクトの持続性にも疑問がある。マレーシアでは政権交代により一部プロジェクトが中止されたし、ベトナムのように政治的な変動がない国でも BRI に対して慎重な姿勢を見せている国があるし、フィリピンのように対中姿勢の変化の兆しを見せる国がある⁵⁰。マレーシアのように強権的

な政治家が個人的利害（私利私欲）で BRI プロジェクトを進めた場合、政権交代で BRI に対する姿勢に変化が起きる可能性が大きい。

中国は BRI により中華経済圏の形成を目指しているという見方がある。BRI により中国の影響がさらに強まる可能性が大きい。中国を最大の貿易相手国とする国は多く、中国の影響力はすでに大きいですが、BRI によりさらに中国の影響力は増すことは確実である。たとえば、中国から投資と経済協力を積極的に受け入れているカンボジアは2012年と2016年の ASEAN 外相会議での南シナ海問題を巡る協議で中国の主張、立場を支持しているなど中国寄りの姿勢を鮮明にしている。

前述のように、BRI の大型プロジェクトは対中債務やプロジェクトの維持の困難など将来大きな問題を引き起こす可能性がある。また、ひも付き援助への反発はすでに起きている。中国への経済的依存が過度になることへの懸念も政府レベルで論じられている。大型プロジェクトが破たんした場合、スリランカのハンバントタ港のように使用权を中国企業が獲得する可能性がある。安全保障の点でメリットがあっても不良資産の獲得により中国側の負担が増えることは確実であるし、相手国国民の反中感情は強まるであろう。

こうしてみると、BRI は ASEAN 各国だけでなく、中国にもリスクが大きいことが判る。中国が現状の BRI を ASEAN 各国で継続すれば、プロジェクト完成後にさらに大きな問題が生じる可能性が大きい。ASEAN 各国は正確かつ客観的な FS の実施、融資条件の厳しい交渉、「ひも付き」の廃止と国内企業、資材、労働力などの利用の要求などを行うなどガバナンスを強化するべきである。そのためには、BRI へのカウンターバランスとなる選択肢の（代替案）提供が必要であり、日本をはじめとする中国以外の対話国および国際機関の経済協力が重要となる。自由で開かれたインド太平洋戦略の枠組みでのインフラ整備支援は戦略的重要性を持つ。

BRI は効果もリスクも極めて大きい。BRI により問題が生じた場合、中国のみを批判する論調が多いが、受入国の責任も大きい。BRI による恩恵を享

受しつつ、対中債務国化や過度の中国依存を避け、自国の自律性をいかに維持するのが BRI に対応する ASEAN 各国の課題となりつつある。ASEAN としても特定国への中国の影響が極めて強くなることで ASEAN のまとまりが弱体化すると ASEAN が主張している ASEAN 中心性にも影響することは避けられない。ASEAN 中心性をいかに維持するのが ASEAN の課題である。

BRI と日本の協力

日本の経済協力は日本企業への利益を優先するひも付き援助と批判された。また、日本のアジアへの投資は、日本から資本財中間財を輸入し、現地の人材を登用せず、技術移転を行わないため、受入国に利益をもたらさないと批判され、1973年、74年には、タイとインドネシアで激しい反日運動が起きている。BRI への批判は、こうした半世紀前のアジアでの日本批判を思い出させる。日本は、経済協力、企業進出とも受入国の経済社会への貢献と共存共栄に官民で地道に努力してきた結果、現在は ASEAN では経済発展と現地社会への貢献が高く評価されている。中国の BRI の進め方は改善の余地が大きいし、日本の経験が役に立つと考えられる。

日本の BRI への参加については、第3国でのインフラ整備などの日中協力の方向で動き始めている。安倍総理は、2017年6月の「アジアの未来」晩さん会での演説で、「一帯一路は多様な地域を結びつけるポテンシャルを持った構想である」と評価し、2018年1月の施政方針演説で、自由で開かれたインド太平洋構想を推し進めるとしたうえで「中国とも協力し、増大するアジアの需要に 대응していく」と述べている。2018年5月の李国強首相との会談では、第3国でのインフラ協力で合意しており、日中民間ビジネスの第3国展開推進に関する委員会を9月下旬に開催することになっている⁵¹。

ASEAN を初めアジア各国で実施された BRI プロジェクトは、既述のように様々な問題に直面しており、現状のままでの参加はリスクが多い。BRI プロジェクトはハイリスク・ローリターンが多いという指摘があり、プロジェ

クトが破たんするリスクがある⁵²。また、中国企業が受注するのが融資の条件となっており、外資企業の受注は難しく、参加できても下請けとなる。下請けとして協力する過程で外資の持っている優れた技術が中国企業に流出するリスクもある。中国人労働者の移入、環境問題などで反発を招いている例もあり、BRIへの参加により企業の国際的な評価が低下する名声リスク（reputation risk）を招く恐れもある。

中国の開発した工業団地に日本企業が入居する、あるいは中国の整備した鉄道や道路、港湾を日本企業が利用することはすでに行われている。プロジェクト建設そのものに参加することは、経済性に問題がなく、相手国の経済発展に寄与し、かつリスクの点で問題のないプロジェクトを慎重に選ぶべきである。また、BRIの対象国や専門家から共通して出されている指摘は、代替案があることが極めて重要であるということである。その点で、日本の役割は大きい。

（付記：査読者から丁寧かつ適切なコメントを頂き、論文の修正・加筆を行うことができた。深甚なる謝意を表したい。）

（本論文の一部は、JSPS 科研費 JP18K11821 の助成を受けた研究成果である。）

参考文献

秋田浩之「[「紅化」に抗らう東南アの本能]」、日本経済新聞、2018年8月31日付け。

石川幸一・清水一史・助川成也編（2016）『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂。

伊藤亜聖（2015）「中国「一带一路」の構想と実態－グランドデザインか寄せ集めか？－」『東亜』2015年9月号、30－40ページ。

榎本俊一（2017）「中国の「一带一路」構想は「相互繁栄」をもたらす新世界秩序か？」RIETI Policy Discussion Paper Series 17-P-021、19ページ。

- 江原規由 (2017) 「中国の FTA 戦略と一帯一路戦略」、『ポスト TPP におけるアジア太平洋の経済秩序の新展開』 日本国際問題研究所、98-99ページ。
- 大泉啓一郎 (2017) 「タイランド4.0とは何か (後編) - EEC (東部経済回廊) 開発とその課題 -」、『環太平洋ビジネス情報 RIM』 2017, Vol.17, No.67 日本総合研究所
- 大西康雄 (2018) 『中国の対外施策と「一帯一路」構想』、アジ研ポリシー・ブリーフ、No.109
- 大西康雄 (2018) 「一帯一路構想の展開と日本」 BRI-JC 打ち合わせ報告資料。
大西康雄 「一帯一路建設の展開と日本」、第14回 ASEAN 研究会報告資料、2018年4月6日。
- 小野澤純 (2017) 「マレーシアにおける一帯一路」戦略』、『国際貿易と投資』 No.110、2017年12月、49-71ページ。
- 小野澤純 (2018) 「マレーシアで政権交代、動き始めたマハティール首相 (92歳)」 国際貿易投資研究所、フラッシュ375。
- 河口和範 「中国の陸の南進政策とラオス」、『海外事情』 2017年10月号、拓殖大学海外事情研究所
- ジェトロ (2017) 「一帯一路プロジェクトリスト」、『中国経済』 2017年7月号、ジェトロ
- ジェトロ・バンコク (2017) 「タイ国インフラ・レポート～高速鉄道整備計画について～」
- 平川均 (2018) 「アジアの地域統合と「一帯一路」 - 世界経済からみた中国と周辺経済」 『東亜』 2018年6月号、霞山会、10-19ページ。
- 細川大輔 (2011) 『中国 - ASEAN 経済圏の行方 - 汎北部湾経済協力の視点から』 明石書店。
- 町田一兵 (2016) 「アジアの国際交通インフラの開発と物流」、平川均ほか編 『新・アジア経済論』 文眞堂。

遊川和郎 (2016) 「中国の FTA 戦略と「一帯一路」構想」、石川幸一・馬田啓一・渡邊頼純『メガ FTA と世界経済秩序』勁草書房。

Antara News, April 4, 2018

ASEAN Secretariat (2017), 'Assessment of the Implementation of the Master Plan on ASEAN Connectivity'

ASEAN Today, February 10, 2018

Asian Development Bank (2016), 'ASEAN Infrastructure Fund'

Asian Development Bank (2017), 'Meeting Asia's Infrastructure Needs'

Bas Das, Sanchita (2018), 'Do the Economic Ties between ASEAN and China Affect Their Strategic Partnership?', Perspective 2018, No.32,

Busbarat, Pongphisoot (2017), 'China's "Shame Offensive": The Omission of Thailand's Prime Minister from the Belt and Road Initiative Summit 2017'. Perspective No.54 2017., ISEAS. pp.5-6

Dharma Negara, Siwage and Leo Suryadinata (2018), 'Jakarta-Bandung High Speed Rail Project: Little Progress, Many Challenges'. Perspective No.2 2018, ISEAS Yusuf Ishak Institute. Pp.5-6.

Estrada Darlene V (2018), 'China's Belt and Road Initiative: Implications for the Philippines', FSI Insight Vo. V, No.3 March 2018, Foreign Service Institute

Global Infrastructure Hub (2017), 'Global Infrastructure Outlook'

Global Risk Insight 'China's Belt and Road Initiative: Regional Outlook 2018'

Hiep, Le Hong (2018), The belt and Road Initiative in Vietnam: Challenge and Prospect, Perspective 2018 No.28, ISEAS

ICJ (2017) 'Special Economic Zones in Myanmar and the State Duty to Protect Human Rights', International Commission of Justice (ICJ)

National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce with State Council authorization, 'Vision

and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-
Century Maritime Silk Road'

Nikkei Asian Weekly, 'Is China's Belt and Road Working? A progress
Report from Eight Countries.' March 28,2018

Pang, Edgar (2017), 'Managing Reliance: the Socio-Economic Context of
the Chinese Footprint in Laos and Cambodia', Perspective 2017 No.67,
ISEAS

Tome, K (2018), 'The BRI and Myanmar's China Debate', Observer Research
Foundation

-
- 1 AHN の設計基準は欧州ハイウェイに準じており、プライマリーが4車線以上、設計速度時速60-120キロの自動車専用道路、クラスⅠは4車線以上、設計速度時速50-100キロ、クラスⅡは2車線、設計速度時速40-80キロ、クラスⅢは2車線、設計速度時速30-60キロとなっている。春日尚雄（2016）「ASEAN 連結性の強化と交通・運輸分野の改善」、石川・清水・助川編『ASEAN 経済共同体の創設と日本』文眞堂、213-214ページ。
 - 2 RoRo は Roll on Roll off の略で、RoRo 船は船と岸壁をつなぐ出入路（ランプ）を備え、貨物を積んだトラックごと輸送できる貨物船である。
 - 3 ASEAN Secretariat (2017), 'Assessment of the Implementation of the Master Plan on ASEAN Connectivity'
 - 4 実地調査を行った春日尚雄教授（都留文科大学）によると、AH1 は長距離のため区間により状況が異なり、マンダレー・ネーピードー・バゴーは高速道路だが、カレーミョー・マンダレーは山地でありクラスⅢ以下のひどい悪路となっている。タム・カレーミョー間はインドの援助で良好（クラスⅡ）、バゴー・ヤンゴンは良好な4車線都市道路（クラスⅠ）、ヤンゴン・タトン間は良好な一般道路（クラスⅡ）、タトン・ミャワディ間はコーカレイのバイパス完成で概ねクラスⅡとなっている。
 - 5 春日尚雄氏によると、AH123 はミャンマー国道8号線で、タトン・モーラミヤインは良好な一般道路（クラスⅡ）、モーラミヤインは1000キロ以上あり、現在は南部まで比較的整備が進んでいる。
 - 6 ASEAN Secretariat (2017), 'Assessment of the Implementation of the Master Plan on ASEAN Connectivity' p.5-6
 - 7 Asian Development Bank (2017), 'Meeting Asia's Infrastructure Needs' これは、電力、交通・運輸、通信、水・衛生に4分野を対象であり、基本予測値に気候変動の緩和と適応のためのコスト（温室効果ガス排出軽減など）を上乗せしている。

- 8 Asian Development Bank (2016), 'ASEAN Infrastructure Fund'
- 9 National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce with State Council authorization, 'Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road', March 28, 2015
- 10 ジェトロ (2017) 「一帯一路プロジェクトリスト」、ジェトロ『中国経済』2017年7月号、57-60ページ。
- 11 大西康雄 (2018) 『中国の対外施策と「一帯一路」構想』、アジ研ポリシー・ブリーフ、No.109。
- 12 Rolland, Nadege (2108), 'China's Belt and Road Initiative: Five Years Later', Statement before the U.S.-China Economic and Security Review Commission, p21
- 13 大西康雄 (2018) 「一帯一路構想の展開と日本」BRI-JC 打ち合わせ報告資料。
- 14 江原規由 (2017) 「中国の FTA 戦略と一帯一路戦略」、『ポスト TPP におけるアジア太平洋の経済秩序の新展開』日本国際問題研究所、98-99ページ。
- 15 遊川和郎 (2016) 「中国の FTA 戦略と「一帯一路」構想」、石川幸一・馬田啓一・渡邊頼純『メガ FTA と世界経済秩序』勁草書房。
- 16 伊藤亜聖 (2015) 「中国「一帯一路」の構想と実態－グランドデザインに寄せ集めか？－」『東亜』2015年9月号、30-40ページ。
- 17 榎本俊一 (2017) 「中国の一帯一路構想は「相互繁栄」をもたらす新世界秩序か？」RIETI Policy Discussion Paper Series 17-P-021、19ページ。
- 18 平川均 (2018) 「アジアの地域統合と「一帯一路」－世界経済からみた中国と周辺経済」『東亜』2018年6月号、霞山会、10-19ページ。
- 19 大西康雄 (2018) 『中国の対外施策と「一帯一路」構想』、アジ研ポリシー・ブリーフ、No.109 および大西康雄「一帯一路建設の展開と日本」、第14回 ASEAN 研究会報告資料、2018年4月6日。4
- 20 Rolland, Nadege (2108), 'China's Belt and Road Initiative: Five Years Later', Statement before the U.S.-China Economic and Security Review Commission、pp.13-22
- 21 Hillman, Jonathan (2018), 'China's Belt and Road Initiative: Five Years Later', Statement before the U.S.-China Economic and Security Review Commission、
- 22 出資比率の変更はインドネシアでの報道によるもので、KCIC のホームページでは確認できていない。
- 23 Dharma Negara, Siwage and Leo Suryadinata (2018), 'Jakarta-Bandung High Speed Rail Project: Little Progress, Many Challenges'. Perspective No.2 2018, ISEAS Yusuf Ishak Institute. Pp.5-6.
- 24 Antara News, April 4, 2018
- 25 ジェトロ (2017) 「一帯一路プロジェクトリスト」『中国経済』ジェトロ、2017年7月号。
- 26 小野澤純 (2017) 「マレーシアにおける一帯一路」戦略』、『国際貿易と投資』No.110、

- 2017年12月、49-71ページ。本項の記述は、個別プロジェクトの概要を含めこの論文に基づいている。
- 27 小野澤純 (2018) 「マレーシアで政権交代、動き始めたマハティール首相 (92歳)」国際貿易投資研究所、フラッシュ375.
- 28 Busbarat, Pongphisoot (2017), 'China's "Shame Offensive": The Omission of Thailand's Prime Minister from the Belt and Road Initiative Summit 2017'. Perspective No.54 2017., ISEAS Yusuf Ishak Institute.pp.5-6. およびジェトロ・バンコク 「タイ国インフラ・レポート～高速鉄道整備計画について～」2017年11月。
- 29 Busbarat, Pongphisoot (2017) *ibid.* pp.1-2.
- 30 大泉啓一郎 (2017) 「タイランド4.0とは何か (後編) - EEC (東部経済回廊) 開発とその課題 -」, 『環太平洋ビジネス情報 RIM』2017, Vol.17, No.67 日本総合研究所、99-109ページ。
- 31 ASEAN Today, February 10, 2018
- 32 Estrada Darlene V (2018), 'China's Belt and Road Initiative: Implications for the Philippines', FSI Insight Vo. V, No.3 March 2018, Foreign Service Institute, pp.5-6.
- 33 本項は主に次の文献に依拠している。Hiep, Le Hong (2018), 'The belt and Road Initiative in Vietnam: Challenge and Prospect', Perspective 2018 No.28, ISEAS
- 34 Global Infrastructure Hub (2017), 'Global Infrastructure Outlook'
- 35 TCOB については、細川大輔 (2011) 『中国 - ASEAN 経済圏の行方 - 汎北部湾経済協力の視点から』明石書店、115-160ページを参照。
- 36 本項は、主に次の文献に依拠している。Chheang, Vannarith (2017), 'Cambodia Embraces China's Belt and Road Initiative', Perspective 2017 No.48, ISEAS
- 37 町田一兵 (2016) 「アジアの国際交通インフラの開発と物流」、平川均ほか編『新・アジア経済論』文真堂、195ページ。
- 38 榎本俊一 (2017) 前掲論文95ページおよび河口和範「中国の陸の南進政策とラオス」、『海外事情』2017年10月号、拓殖大学海外事情研究所、69-70ページ。
- 39 タートルアン SEZ については、榎本 (2017) 77ページによる。
- 40 ボーテン SE については、榎本 (2017) 前掲論文、79ページによる。
- 41 榎本 (2017) 前掲論文、79-80ページ。
- 42 Tome, K (2018), 'The BRI and Myanmar's China Debate, Observer Research Foundation' および The Irrawaddy, July 6, 2018
- 43 ICJ (2017), 'Special Economic Zones in Myanmar and the State Duty to Protect Human Rights', International Commission of Justice (ICJ)
- 44 Nikkei Asian Weekly, 'Is China's Belt and Road Working? A progress Report from Eight Countries.' March 28, 2018
- 45 Global Risk Insight 'China's Belt and Road Initiative: Regional Outlook 2018'
- 46 榎本 (2017) 前掲論文、78ページ。

- ⁴⁷ Pang, Edgar (2017), 'Managing Reliance: the Socio-Economic Context of the Chinese Footprint in Laos and Cambodia', *Perspective* 2017 No.67, ISEAS p.5
- ⁴⁸ 細川 (2011) 前掲書、152-155ページ。
- ⁴⁹ Bas Das, Sanchita (2018), 'Do the Economic Ties between ASEAN and China Affect Their Strategic Partnership?', *Perspective* 2018, No.32, p.9
- ⁵⁰ 秋田浩之 「「紅化」に抗らう東南アの本能」、日本経済新聞、2018年8月31日付け。
- ⁵¹ 「日中インフラ協力始動」日本経済新聞2018年9月4日付け。
- ⁵² Philipps, Randal (2018), 'Mercantilism with Chinese Characteristics: Creating Markets and Cultivating Influence', Statement before the U.S.-China Economic and Security Review Commission、p.45