

[論文]

「一帯一路構想」に関する予備的考察

——大ユーラシア経済圏の形成を中心に——

鷺 尾 紀 吉

〈目 次〉	はじめに
1	一帯一路構想の提唱と意図
2	一帯一路構想にかかわるいくつかの論説のレビュー
3	先行するユーラシア鉄道輸送
4	西安国際港務区の展開—現地実態調査の概要
5	結び—「一帯一路構想」と日本のかかわり合い

はじめに

2017年5月、中国・北京市で中国が初めて主導する国際会議「一帯一路フォーラム」が開催された。一帯一路構想は、周近平国家主席が2013年に提唱したものであるが、今回の各国首脳が出席する国際会議でその意義や目的等が対外的に表明された。

一帯一路構想は、現時点では構想の段階にあり、その課題等も指摘されているが、一部においては、例えば中欧鉄道の開通にみられるように、先行して実施段階のものもあり、また中国内陸部においては、一帯一路構想の実現に向けた自由貿易実験区の拡大・整備等基盤整備が着々と進められている。

そこで、本論文は一帯一路構想の意図や課題等をレビューしながら、先行している中欧鉄道、渝新欧鉄道の状況やシルクロードの起点である西安国際港務区の整備状況の現地実態調査等を踏まえて、一大ユーラシア経済圏の形成を中心として一帯一路構想の予備的考察を行うものである。

1 一帯一路構想の提唱と意図

一帯一路構想が最初に提唱されたのは、2013年のことである¹⁾。中国の習近平国家主席は2013年9月、中央アジアを訪問した際に、カザフスタンのナザルバエフ大学での講演で、「シルクロード経済ベルト構想」（陸のシルクロード）を提唱した。また同年10月、東南アジア諸国歴訪の際に、インドネシア国会で「21世紀海上シルクロード構想」（海のシルクロード）を打ち出した²⁾。この2つのシルクロード構想は2014年11月、北京で開催されたAPEC首脳会議における各国首脳との個別会談の場で「一帯一路構想」として、あらためて提唱し、これへの

理解と賛同を求めるとともに、AIIB（アジアインフラ投資銀行）の設立計画についても説明し、各国の参加と出資を要請した。

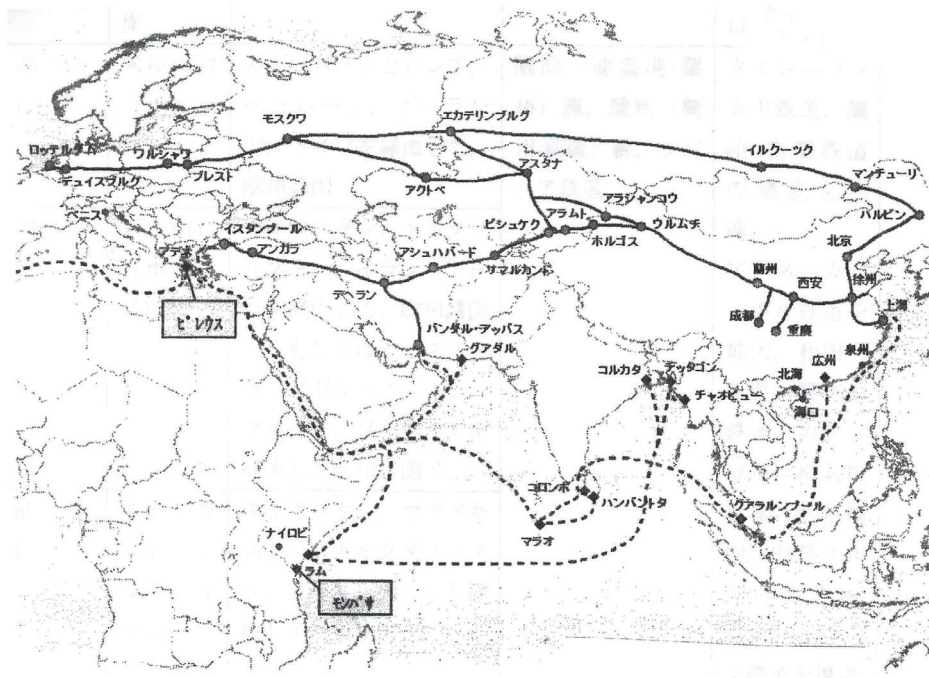
一帯一路構想は、この時点では習近平国家主席が提唱したレベルに留まっていたが、APEC首脳会議を終えた直後に、習近平国家主席は中央外事工作会議を開催し、「一帯一路」構想に関する経済政策が議論され、その結果、2015年3月、「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」（中国語表記：推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动）（以下、「ビジョンと行動」という）が発表された。これは国務院で承認されたことから、国家の正式の行動規範となった。

この「ビジョンと行動」は国家発展改革委員会、外交部、商務部の連名で発出され、2008年の金融危機後、世界経済の回復は遅々として各国は依然として厳しい状況にあることから、周辺諸国との共同繁栄のために本構想を共同して建設していくことが必要であると述べている。この「ビジョンと行動」で示す一帯一路における一帯とは中国西部から中央アジアを経由して欧州につながる陸のシルクロードであり、一路とは中国沿岸部から東南アジア、インド、アラビア、半島の沿岸部、アフリカ東岸を結ぶ海のシルクロードである（図1）。

一帯一路構想は、何故シルクロードという言葉で表現されたのか。呈永華駐日大使が大阪で2017年7月11日に開催された「中日経済・貿易促進セミナー」の講演の中で、シルクロードは歴史的にみて、古代においてアジア、アフリカ、欧州を結ぶ通商交易ルートで、中国で生産される絹や磁器などを運ぶことで知られ、その東洋と西欧の間の経済、政治、文化など諸々の分野における交流の主要なルートへと発展した³⁾。古代シルクロードで形成された平等互惠、協力・ウィン・ウィンの精神は今日の「一

- 1) 「一帯一路」構想は、英語では、通常“One Belt, One Road”と表記されるが、中国政府は、“Belt and Road Initiative”を正式呼称としている。このような表記は、習近平国家主席が提唱したものであるということを確認する側面があるのかもしれないが、一帯一路構想はもともと習近平国家主席が提唱し、国務院でも承認されているものであり、従って、本論文における英文表記は、中国政府が正式呼称としている“Belt and Road Initiative”を用いることとする。
- 2) シルクロードという言葉は中国で生まれたものではなく、もとは19世紀のドイツ人地理学者リヒトホーフエンが造り出したドイツ語のザイデンシュトラッセ（「絹の道」）に由来する述語であり、その後イギリスのオーレル＝スタインが英訳してシルクロードとなり、それが今では世界中で、実に多種多様な意味と範囲で使用されるようになった（森安、2007、p.62）。
- 3) 歴史学者によれば、ユーラシア世界史の「内陸の時代」におけるシルクロード貿易は時と場所によっては塩・穀物などの生活必需品の短距離輸送もあったが、あくまでもラクダや馬などで運ばれる奢侈品や嗜好品の中距離～長距離輸送が主流であった。従って、大航海時代以降、世界史が新大陸を含んで地球規模で動く「グローバル世界史」の時代を迎え、海洋の時代となると、原材料や生活必需品の大量輸送が可能となり、陸のシルクロードは相対的に衰退していったという（森安、前掲書、pp.68-68）。

図1-1 一帯一路構想の概念図



(出所) 大西、2017、p.8

帯一路」の強力なきずなになることができると述べている（呈、2017、講演録）⁴⁾。つまり、古代シルクロードは、今日の一帯一路構想につながるという意味で、シルクロードという言葉で一帯一路が表現されたのではないかと思われる。

今日において、この2つのシルクロードの具体的内容については、陸のシルクロードは3つのルートがあり、第1は中国西北、東北から中央アジア、ロシアを経て欧州、バルト海に至るルート、第2は中国西北から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海に至るルート、第3は中国南西からインドシナ半島を経てインド洋に至るルートである。また海のシルクロードは、第1は中国の沿海港から南海を通り、マラッカ海峡を経てインド洋に至り、さらに欧州へ延びるルート、第2は中国の沿海港から南海を通り、南太平洋に伸びるルートというものである。

呈永華駐日大使によれば、この5大ルートはさまざま

な経済回廊と海上通商路をもち、アジアの東部と南部という世界で最も人口の密集した地域を通り、活力あふれる東アジア経済圏と進んだ欧州経済圏を1つに結ぶものであり、一帯一路は決して中国一国の「独奏曲」ではなく、各国が共に参加する「交響曲」であり、各国が共に受益する重要な国際的公共財であると述べる（呈、前掲講演録）。

一帯一路構想をこのようにとらえるならば、一帯一路構想は、①中国を起点とし、アジアと欧州を結ぶ一大ユーラシア経済圏の形成を目指すものであること、②それは中国一国を利するものではなく、沿線国をはじめとする各国がともに受益する国際的公共財となるものであるということになる。このことから、筆者は、一大ユーラシア経済圏の形成と国際的公共財という概念の創出の2つが一帯一路構想のキーワードであると考えている。

この歴史的とらえ方・観点に立てば、古代の陸のシルクロードがそのままの形で東洋と西欧を結びつける主要な交流ルートとして発展していくことはなかったといえよう。

4) 中華人民共和国駐日本大使館、大使館ニュース「呈永華、大阪で「一帯一路」についての講演」（2017年10月19日検索）、<http://www.china-embassy.or.jp/jpn/sgxw/t1476970.htm>。

2 一帯一路構想にかかわるいくつかの論説のレビュー

前述したように、習近平国家主席が2013年にいわゆるシルクロード構想を提唱し、その後、2015年3月に「ビジョンと行動」が国務院で承認され、国家の正式の行動規範となって以来、わが国においてもさまざまな論説が発せられてきた。そこで、いくつかの論説を紹介、レビューすることとしたい。

(1) 「中国版マーシャル・プラン」の実現

一帯一路構想は、「中国版マーシャル・プラン」と呼べるものではないかという考えに基づいた論説がある。

中国は一帯一路構想の実現に向けて、AIIBの設立やシルクロード基金の創設等を行い⁵⁾、沿線国の経済開発を後押ししている⁶⁾。このような一帯一路の沿線国に対する支援は、第2次大戦後アメリカがヨーロッパ諸国を対象に実施した「マーシャル・プラン」を想起させるものであり、一部の論説の中には、こうした取り組みは「中国版マーシャル・プラン」と呼ばれていると述べている(関、2005、pp.171-175)。

マーシャル・プランは、1947年アメリカ大統領トルーマン政権下の国務長官マーシャルが発したヨーロッパ経済復興援助計画のことである。これはヨーロッパ諸国の戦後復興のためにアメリカが大規模な援助を提供し、経済を安定させて共産主義勢力の浸透を防止するとともに、トルーマン政権の「封じ込め政策」の一環として実施されたものであった。

このマーシャル・プランの受け入れのために、西側諸国は受入機関として「ヨーロッパ経済協力機構(OEEC)」を組織し、アメリカの援助を得て、イギリス、フランス、西ドイツ、イタリアなどが第2次大戦で大きく破壊された経済基盤を立て直し、復興を成し遂げることができた。

マーシャル・プランは1951年10月の相互安全保障法(MSA)の成立に伴い、これに統合されることとなり、1952年には終了した。この間における援助総額は102億6千万ドル(実際はこの額よりももっと多いという説もある)で、そのうち91億2800万ドルが返済義務のない援

助(実質的に贈与)であったといわれている。このようにマーシャル・プランはわずか4年足らずの短期間で行われたものであり、かつそれは何とんでも東西冷戦構造の中で行われたものであり、そのねらいはアメリカによる共産主義に対抗するものであった。

マーシャル・プランをこのようにみてみると、中国が提唱する一帯一路構想とそれを資金面で支援するAIIBの設立やシルクロード基金の造成はかつてのマーシャル・プランととらえることができるのであろうか。確かに中国が進める一帯一路構想は沿線国との共同発展のために資金援助をするという性格は有している。しかし一方、一帯一路構想は中国国内で抱えている鉄鋼等の過剰生産問題の解決(対外援助に伴う沿線国への輸出)、沿線国での資源獲得(中国における資源需要増大への対応)のみならず、中国内陸部の開発(沿海部と中西部の格差解消)、インフラの建設・整備に伴う中国人労働者の派遣(中国人の雇用確保と促進)等の効果もねらっている。

また産業界においても、関(2005、p.173)が述べているように、インフラ建設・整備に関連する産業、交通・輸送を中心とした交通・物流産業、エネルギー産業、貿易及びその関連産業、観光産業等の産業においては、大きなビジネスチャンスを得ることになるだろう。

関(2005、p.175)の論説の中で、許善達が2009年に述べた中国版マーシャル・プランの提案を紹介している。確かに一帯一路構想は沿線国への援助の性格を有し、これを実現することは中国という国家の利益につながり、かつ中国の経済や産業に大きく利することは首肯できる。しかし、2つのシルクロードを実現するためには、膨大な資金が必要とされ、これを中国一国で援助することは現実的に考えられないことであり、また現状中国が主導するAIIBやシルクロード基金の資金力でもってしてもまかなうことは無理であり、この点は中国自身も認めている。

マーシャル・プランは第2次大戦後におけるヨーロッパ諸国の経済復興という目的のほか、東西冷戦構造下における西側諸国の共産主義化の阻止という政治的意図のもとで行われたものである。アメリカが主導したマーシ

5) AIIB、シルクロード基金その他の金融支援措置の概要については、前田、2017、pp.198-204参照。

6) 沿線国とは、北東アジア(モンゴル)、中央アジア(カザフスタン、ウズベキスタン等)、東南アジア(インドネシア、マレーシア等)、南アジア(インド、パキスタン等)、西アジア(サウジアラビア、イラン等)、独立国家共同体(ロシア、ウクライナ等)の64カ国となっており、ユーラシア大陸に位置する国がほとんどである。

マル・プランとは当時の時代背景やその目的、意図が異なるものの、一帯一路構想はマーシャル・プランでいう西側諸国と同じように位置付けられる沿線国への対外援助という性格を有することは是認できる。しかし、一帯一路構想はマーシャル・プランのように一時的で短期間なものではなく、長期間に及ぶものであり（おそらく一定年数が経過する度に進展状況を確認しながら継続されるものであろう）、しかもこれは中国を起点とした巨大経済圏の形成により、世界の勢力地図を塗り替えることを意図して提唱された壮大な構想であると推察される。

このように考えると、マーシャル・プランとは当時の時代背景やその目的、意図が異なるという状況を前提とするとしても、一帯一路構想とそれを資金面で支援する AIIB とシルクロード基金等の取組みは、かつてのマーシャル・プランとは性格をかなり異にするといえよう。

（2）「一帯一路構想」の支持された理由と中国が提唱するウィン・ウィン（Win-Win）の関係

一帯一路構想はいくつかの問題点や懸念が指摘される中で、中央アジア諸国やこれら諸国と陸上でつながる欧州中央部に位置する諸国に支持されているが、それは何故であろうか。この問いに対し、榎本（2017、pp.8-19）は、以下のように述べている。

第2次大戦後世界経済をリードしてきた米国は域内の貿易・投資の自由化を法的に実現することにより、域内貿易・投資を活発化させ、域内の経済成長を実現するという制度的アプローチをとってきた。つまり、貿易・投資を阻害する規制・慣行を撤廃し、市場メカニズムが貫徹されれば、自ずと経済成長が実現されるという経済自由主義に立脚した世界経済構想であった。このような米国の制度的アプローチは、途上国の経済発展を図るうえにおいては必ずしも十分かつ有効であるとは認識していなかった。

これに対し、中国はこれを反面教師として、一帯一路構想とこれを資金面で支援する AIIB の設立においては、開発主義を提唱し、沿線国へのインフラ投資を打ち出した。沿線国や欧州諸国が、一帯一路構想や AIIB の設立が中国を起点とする巨大経済圏の構築を目指すという国家的な野望を警戒し、また認識しつつも、米国主導の規

範的、制度的アプローチに代わり、途上国の開発・成長ニーズに訴求する開発主導的な構想と中進国を含めた途上国のインフラ建設・整備に特化した AIIB の設立という国際経済ビジョンは新たな世界経済の選択肢として映った⁷⁾。

現在の世界経済システムは海上貿易を基盤に構築された米欧日主導のものであり、内陸部に位置する中央アジア等途上国のインフラ建設・整備には十分な支援が行き届かなかった。これに対し、中国の一帯一路構想と AIIB の設立による中国の巨大経済圏構築構想は、従来「辺境」とされてきた中央アジア等内陸部を成長地域として取り組むものであり、たとえ AIIB がインフラ建設・整備の資金のすべてを負担することはできないと認識していたとしても、開発主義的構想が世界経済体制のパラダイム・チェンジをもたらすものであり、先進国へのキャッチアップを目指す中央アジア等内陸部途上国にとって極めて魅力的に映ったことであろう。これが、中国の一帯一路構想の提唱と AIIB の設立が支持された理由であると榎本は結論づける。

この結論は、明快な説明であり首肯できるものであると筆者は考える。榎本は欧州との関係は特に触れていないが、欧州内陸部諸国は欧州での経済拡大がなかなか進まず、経済発展の方途を模索している中で、中央アジア等途上国が経済開発により経済成長が見込まれるならば、これら諸国と陸上でつながる欧州内陸部としては中央アジア等途上国との間で経済連携を図ることによって、新たなビジネスチャンスが生まれ、中央アジア等途上国と同時に共同発展できるという期待感により、欧州諸国も一帯一路構想と AIIB 設立を支持したものと考ええる。

中国の一帯一路構想は、沿線国にとってはインフラが整備され、沿線国の経済発展のための基盤形成が促進され、しかもそれは主として中国の対外援助によって実施されるというメリットがあり、他方、中国の一帯一路構想における開発主義では従来型の対外援助（貿易・投資・援助）のほかに、対外経済協力（対外工事請負と対外労務協力）がセットされたパッケージ型の特殊な対外援助となっている⁸⁾。これは、中国企業・地方政府等の対外市

7) 米国も開発主義を無視していたわけではないが、途上国の開発ニーズをくみ上げた機関運営をしてこなかったと榎本は述べる（榎本、前掲書、pp.11-12）。

8) 榎本は、このような中国の対外援助形態を四位一体型の対外援助と呼んでいる（前掲書、p.23）。

場の確保や国内労働力の有効活用等が図れるというメリットがあるだろう。

このようなことから、中国の提唱する一帯一路構想は、中国側では沿線国とのウィン-ウィン（Win-Win）の関係を構築するものだとして強調するが、仮にウィン-ウィンの関係だとしても、それは双方にとって等分の関係になる場合もあれば、等分でない（不等分）の関係になる場合もあるだろう。また一方の国にとってウィン-ウィンの関係だとしても、他方の国からのウィン-ウィンの関係とはならないことも考えられよう。どのような基準や指標をもってウィン-ウィンの関係といえるか、その実態を十分吟味、検証しなければウィン-ウィン関係の正確性をとらえることはできないであろう。

（3）一帯一路構想の課題

中国の一帯一路構想にはいくつかの課題、問題点があるといくつかの論説で指摘されている。

中国の提唱する一帯一路構想の中で、「利益共同体・運命共同体・責任共同体」の構築を呼びかけている。これは、沿線国や周辺国との経済関係の強化を通じて、長期的にこれらの国々と中国の影響圏や勢力圏を形成したいとの本音がここに現れているという（梅原、2017、p.11）。梅原は、この本音は地理的に離れた西欧の国々ならともかく、日本を含む近隣国にとっては見過ごせないという。なぜなら、中国は、このような「利益共同体・運命共同体・責任共同体」の運営ルールを自らに都合良く作ったり、変えたりしていくおそれがあるからであると、その課題を指摘する。

また、一帯一路には既に一部の成果が見られるものの、今後の先行きに大きな影響を及ぼす課題として、佐野（2017、pp.36-38）は、以下の3点を示す。

即ち、第1に、中国が一帯一路関連の政策を継続していけるのか、外貨準備高の減少傾向からみると大きな懸念が残る。第2に、AIIBが国際的な格付会社・機関から信用格付をいまだに付与されず、同行に対する期待に応えられないのではないかという懸念がある。

第3に、一帯一路が沿線諸国の経済・産業発展を阻害する可能性を内包していることである。例えば、中国の生産過剰製品（鉄鋼など）の受け皿としての輸出拡大は、国内で鉄鋼産業の振興を目指す国にとっては望ましいことではない。佐野は、このように課題や懸念を示している。

さらに、榎本（前掲、p.19）は、一帯一路構想の課題を以下のように指摘する。

即ち、中国が一帯一路構想のソフト・パワーをリアル・パワーに転嫁できるかは疑問であるという。いかに一帯一路が魅力的なプロパガンダを含んでいたとしても、その成功はひとえに中国がインフラ・プロジェクトを現実化できるかにかかっているが、中国が3～4兆ドルの資金を要すると算定されるアジア圏のインフラ整備資金を負担することはできず、民間資金をAIIBにより取り込もうとしても、もともと商業採算性が成立せず放置されてきたインフラ整備に民間資金を誘導するには、相当有利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とその問題の核心を衝く。

中国の「一帯一路国際フォーラム」が2017年5月、北京で開催され、一帯一路構想が実現に向けてスタートしたばかりである。この構想の実現にはおそらく何十年とかけて継続されるものである。今後構想の具体的プロジェクトは変化するものであろうし、またAIIBも現状のままということはないだろう。さらにその間にも国際情勢の変化があり、今後どのような動きをとるのか、予想できないところもあり、従って今からその実現性を問うのは必ずしも妥当ではないかもしれない。ただ、上記で指摘されている現時点での課題、問題点一特に資金面での実行性については、懸念材料として最も重要な点であろう。

3 先行するユーラシア鉄道輸送

（1）中欧鉄道の運行

一帯一路構想におけるシルクロード経済ベルト（陸のシルクロード）は、前述した「ビジョンと行動」によれば、①中国から中央アジア、ロシアを経由して、ヨーロッパ（バルト海）までのルート、②中国から中央アジア、西アジアを経由してペルシャ湾、地中海に至るルート、③中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至るルートを重点的に開通するというものである。上記①と②のルートは、主に50本に上る中欧鉄道によって繋ぐもので、現在、陸のシルクロードの中では先行して運行されていることから、中欧鉄道の状況を見ることとする。

中欧鉄道は、前述したように中国とヨーロッパ及び陸

のシルクロード沿線国の主要都市を接続して貨物輸送を行う鉄道で、中国鉄道総公司によって組織されている。「中国欧州直通列車建設発展長期計画」によると、2016年5月までに中欧鉄道は合計1881便（うち帰路は502便）を運行し、輸出入総額も170億ドルになるとしている。さらに2020年には年間5000便、一日当たり平均運行距離1300km、鉄道によるコンテナ国際輸送量全体の80%を達成するという目標を掲げている（丁、2017、p.100）。

中欧鉄道のルートは1つではなく、大きく西部、中部、東部の3つのルートに分かれ、西部ルートはさらに3つのルートに分かれる（丁、前掲、p.101、表3-1参照）。

西部ルート1は、カザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツを経由して欧州諸国に至るルート、西部ルート2は、カザフスタン、トルクメニスタン、イラン、トルコを経由して、又はカザフスタン、アゼルバイジャン、グルジア、ブルガリアを経由して、欧州諸国に至るルート、西部ルート3は、キルギスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、イラン、トルコを経て欧州諸国へ至るルート、また中部ルートは、モンゴル、ロシアを経由して欧州諸国へ至るルート、さらに東部ルートは、ロシアを経由して欧州諸国に至るルートである。

西部、中部、東部いずれのルートにおいても、ロシア又は中央アジアを経由して、欧州諸国へと続いていくことは共通している。

現在、中欧鉄道は西部ルート6路線、中部7路線、東部・東北10路線計23路線で運行されているが（詳しくは、丁、前掲、p.102）、ロシア経由の場合はシベリア鉄道が活用されており、中央アジア経由の場合は中央アジア諸国の既存の敷設鉄道が利用されている。つまり、現在運行中の中欧鉄道は、各国の既存路線を最大限活用する形で行われている。

このように、中欧鉄道は沿線国の既存路線を利用する形で行われていることから、運行上の問題がある。それは、各国鉄道の軌道幅の違いである。中央アジアやロシアの鉄道の軌道幅は1520mmと広軌であるのに対し、中国やヨーロッパは標準幅の1435mmであり、中央アジアやロシアの方が軌道幅は広い。この軌道幅の違いによって、中欧鉄道はこの地域を通過する際には、2回車両変更を行うことから、積み替えをする必要があり、このロスを回避し、輸送の効率化を図るために、中欧鉄道は、積み替え以外に中途停車しないようにしているとのことである（丁、前掲、P.102）。

中国政府は中欧鉄道を強化し、2020年には年間5000便、一日当たり平均運行距離1300km、鉄道によるコンテナ国際輸送量全体の80%を達成するという目標を掲げている（丁、前掲、p.100）。

（2）渝新欧鉄道の発展

中欧鉄道の発展を象徴する好例が渝新欧鉄道の運行で

表3-1 中欧鉄道の3大ルート

通路名	中国側口岸	沿線国	既存鉄道の利用	工事中もしくは計画中
西部ルート1	阿拉山口 (ホルゴス)	カザフスタンとロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツを経由して、欧州諸国へ	隴海（連雲港—蘭州）線、蘭新（蘭州—新疆）線、シベリア鉄道	クルレーゴルムド鉄道、蘭州—重慶鉄道の建設を加速。 アクス—カシュガル鉄道を拡大、和田—若羌—羅布泊鉄道、カシュガル—紅其拉甫鉄道を検討。中国—キルギスタン—ウズベキスタン鉄道を推進
西部ルート2	阿拉山口 (ホルゴス)	カザフスタン、トルクメニスタン、イラン、トルコを経由して、欧州諸国へ。もしくはカザフスタン、アゼルバイジャン、グルジア、ブルガリアを経由して欧州諸国へ		
西部ルート3	トウルガルト (イルケシュタン)	キルギスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、イラン、トルコを経由して欧州諸国へ		
中部ルート	エレンホト	モンゴル、ロシアを経由して欧州諸国へ	京広（北京—広州）線、集二（集寧—エレンホト）線、シベリア鉄道	集寧—エレンホト鉄道の拡大。モンゴル、ロシアの中古鉄道の改造
東部ルート	満洲里	ロシアを経由して、欧州諸国へ	京滬（北京—上海）線、哈大（ハルビン—大連）線、シベリア鉄道	ロシアの中古鉄道の改造

（出所）丁、2017、p.101

ある。渝新欧鉄道は、重慶（渝は重慶市の別称）—新疆—欧州を結ぶ鉄道である。この鉄道は、一帯一路構想が提唱される前の2011年に開通している。この鉄道は、もともとは重慶市で製造されたヒューレットパッカード社のノートパソコンを同鉄道を通じて欧州へ輸送するために整備されたものであった。その後、重慶市ではヒューレットパッカード社の進出に伴って、同社をはじめとする5社のノートパソコンメーカー、フォクスコンをはじめとする6社の受託生産メーカー、さらに860社の部品サプライヤーが集積し、その生産量は世界のノートパソコンの3分の1、中国の約5割を占めているという（丁、前掲、p.106）。

重慶市のパソコン産業の集積は、渝新欧鉄道の輸送量を大幅に増やすこととなり、2011年当初では往きの17便だけであったが、2015年には267便と大幅な増加となった。また輸送時間は片道16日～20日から13日へ短縮し、さらに1コンテナ（40フィート）当たり輸送費は9千ドルから6千～7千ドルに低減したという（大西、2017、p.6）。海運の輸送費は同3千～4千ドルであるから、海運と比べると割高だが、輸送時間は海運の場合の約3分の1となるため、リードタイムの短縮が求められるパソコン産業にとっては魅力的な輸送手段であるといえる。

このような輸送時間の短縮と輸送費の低減は、パソコン以外の産業による渝新欧鉄道の利用を促進した。重慶にはもともと長安汽車を中心に、自動車の産業集積が存在していた。そこで、同市の自動車関連企業は渝新欧鉄道を通じて、ヨーロッパから自動車の製造に必要な部品、精密機器、機械を大量輸入するようになった。このほか、ヨーロッパ製高級自動車や高級アパレル製品も同鉄道を通じて輸入するようになり、輸入便数は101便までに増えた。

また、2015年6月に重慶では国際的なコーヒー取引センターが設置された。渝新欧鉄道を通じて、アフリカ、ラテンアメリカのコーヒーを中国、アジア諸国へ輸送する一方、雲南、広西のコーヒー豆を重慶経由でヨーロッパへ輸出することとなっている。コーヒーは嵩張る上に付加価値がそれほど高くないため、空運には適さない。しかし海運では湿気が強すぎて品質が落ちてしまう。そのため、鉄道輸送が適すると判断され、渝新欧鉄道の活

用に至ったという⁹⁾。

輸送時間の短縮、輸送費の低減が鉄道輸送の需要を増大させ、鉄道輸送の発展が都市の新たな産業集積の形成をより促進させ、それが効率的な鉄道輸送によって支えられるという関係が生まれてきているといえよう。

（3）ヨーロッパの沿線都市デュイスブルクの変貌

2017年5月12日、NHKが「中国と欧州を結ぶ『一帯一路』急拡大する鉄道貿易」と題して放映した国際報道番組は、渝新欧鉄道が向かうヨーロッパ側の沿線都市デュイスブルク（Duisburg）の変貌を伝えている。

ドイツ西部の都市デュイスブルクは、ここ数年中国からの貨物の急増で、この地域の物流拠点は活況を呈し、中国企業の進出も加速しているという。デュイスブルクは、かつて石炭や製鉄で栄えたルール工業地帯であった。しかし基幹産業が衰退してからは、長年景気低迷や失業者の増加に苦しんできた。

2014年、習近平国家主席が同市を訪問したのが転機となり、渝新欧鉄道の沿線都市として中国側に同市の名前が広まり、中国企業の進出は過去3年ほどで80社へ倍増した。鉄道輸送も、今やBMWをはじめとするドイツの大手自動車メーカーが本格的に活用し、デュイスブルクはヨーロッパにおけるかつての工業地帯から鉄道貿易の一大拠点となった。物流関係雇用は4万5千人に上るといえる。

渝新欧鉄道の開通はデュイスブルクの都市の性格を変化させ、同市は中国との鉄道貿易を柱に貿易物流のための産業集積を高め、かつての工業都市からヨーロッパにおける鉄道貿易の拠点という性格をもった都市に変貌した。

この例にみられるように、一帯一路構想によるユーラシア鉄道輸送の発展は沿線国都市の従来有していた都市の性格を変えてしまう、あるいはその都市が有していた産業が変貌し、ユーラシアに新しい鉄道輸送に適した貿易物流等の機能を有した新たな産業集積が形成され、従来見られた産業集積とは異なった都市へと変化する可能性を多くもっているといえることができる。この結果、沿線国都市の性格が従来有していたものと異なる性格をもつようになり、またこのような新たな性格をもった沿線国都市がユーラシア鉄道輸送の需要を支えるという関係

9) 自動車部品等の輸入からコーヒーの輸出入の渝新欧鉄道の利用に関わる記述は、丁（前掲、p.106-107）によっている。

が成り立っていくものと考えられる。

4 西安国際港務区の展開—現地実態調査の概要¹⁰⁾

(1) 西安の概況

西安は、かつて長安と呼ばれ、紀元前11世紀から紀元後10世紀までの約2000年間、秦、漢、隋、唐など中国歴代王朝の都として繁栄してきた。文化遺産も数多くあり、特に世界八大奇跡といわれる「兵馬俑」（約2,300年前）、三蔵法師の駐錫地である「大雁塔」（約1,400年前）、世界最大の古代城壁として現存する「西安城壁」（約600年前）等は世界歴史名城としてユネスコにより承認されている。

また日本との関係も深く、隋代には遣隋使、唐代には遣唐使が日本から留学生として派遣され、当時の長安で政治、文学、技術や仏教の經典を学び、その後日本で活躍した人物も多い。西安の興慶公園には、唐に渡り唐で一生を終えた遣唐使・阿倍仲麻呂記念碑が設置されている。現在、京都市、奈良市、船橋市、小浜市、飯塚市の複数都市が西安市と友好都市となっており、民間の友好交流も盛んに行われている。

西安市は、重慶、成都と並んで、中国西部三大都市の1つに数えられるが、主な産業としては、機械、電子プラント、IT 関連、航空宇宙、自動車、石油、紡績等があり、ここ数年 GDP 成長率は概ね年8.2%程度で推移し、堅調な経済発展を達成している。また教育都市としても有名で大学数は62校、在校生は約120万人にのぼり、これは中国全体の第3位で、豊富な人材を供給している。

このように、西安は古い歴史をもち、隋、唐の時代から日本と深い関係を有し、経済面でも順調に発展してきている。さらに、西安は世界的な交易路シルクロードの起点であることから、習近平の提唱する「一帯一路構想」の一大拠点の1つとして、あらためて注目を集めている。

(2) 西安国際港務区の概要

西安国際港務区は、西安にある8つの国家級開発区の

1つである。同区は陝西省・西安市が内陸部の改革開放の新たな拠点を創るため、2008年に設立された開発区である。同区は、西安中心部東北の灞河、渭河デルタ地帯にあり、予定開発面積は120平方km、核心エリアは89平方kmである。西安咸陽国際空港から車で30分、西安行政中心から同15分、西安北駅（高速鉄道駅）から同10分の距離で、地下鉄3号線、13号線、14号線によって西安市中央部と結ばれている。

同区内部には、西安鉄道コンテナ中心駅、西安総合保税区、西安自動車運輸港などを擁し、自動車鉄道連合運行、海運鉄道連合運行、陸地航空連合運行等の方式を通じ、西安を中心とし、国内外を連結する自動車—鉄道—海運—航空という複合一貫輸送を実現する新しい貿易物流システムを構築している。また、同区は中国唯一の国際コード・国内コードを両方取得した内陸型輸出入港で、すでに国家一等鉄道港、食糧輸入指定港、全車輸入指定港とされており、現在、同区を内陸総合型港に変えていくことに取り組んでいる。2017年4月1日、陝西省は自由貿易実験区（3カ所に分散）に指定され、その1つとして同区内の23平方kmのエリアが自由貿易実験区と指定され、同エリアでの貿易自由化、投資の利便性等が図られている¹¹⁾。

同区は、大きく5つのエリアに分けられており、貿易物流、電子商取引、新型金融産業、戦略的新興産業、スポーツ・健康という主要産業エリアで構成されている（図4-1）。

貿易物流エリアには総合保税区が設置され、アメリカ、シンガポールをはじめとする世界の有名国際物流会社が進出し、日本企業では日本通運が進出・運営されている。電子商取引エリアにおいては、同区は「国家越境貿易電子商取引サービス核心エリア」、「国家電子商取引モデル基地」の称号を取得し、現在、中国大手電子商取引企業アリババを含む750社余りが営業し、2017年はネット貿易額が1000億元に達している。新型金融産業エリアでは、従来の銀行、証券だけでなく、投資ファンド、クレジット、ファイナンスリース等の産業が設けられており、特

10) 現地実態調査は、2017年11月23日、筆者と西安交通大学蔡虹教授が西安国際港務区管理委員会を訪問し、管理委員会からは招商一局呂志局長（前駐日本国大使館書記官）のほか幹部が出席して行われた。

11) 自由貿易実験区とは投資規制の緩和、貿易手続きの簡素化、金融サービスの開放等が図られている地区のことで、2013年に上海（浦東）が初めて指定され、その後2015年に天津市、福建省、広東省、2017年に陝西省、河南省、湖北省、四川省、浙江省、遼寧省、重慶市の7カ所が指定された。

図4-1 西安国際港務区概要図



(出所) 西安国際港務区管理委員会、内部資料

にファイナンスリースは省・市政府によってファイナンスリース産業参集エリア・ビジネスファクタリング実験エリアが確立された。ファイナンスリースを受けた企業数は陝西省全体の7割、ビジネスファクタリング企業は9割にのぼり、総業務規模は千億元を超えるという。戦略的新興産業エリアは、インキュベーター、IT企業、AI関連企業、ドローン開発企業等が設立され、未来型

の革新的新興企業・産業の事業活動のエリアとなっている。

このほか、同区では企業・産業のためのエリアだけでなく、地域における生活の利便性の向上のために、健康やスポーツ等のエリアも設けている。2021年の第14回全国スポーツ大会を迎える西安オリンピックセンター、西安交通大学付属病院、各種商業施設、高級マンション等

の設置を見込んでいる。

(3) 西安コンテナ中心駅

西安国際港務区の中に特徴的な施設として、西安コンテナ中心駅（西安鐵路集裝箱中心站）が設置されていることである。西安コンテナ中心駅は、投資総額が日本円で約115億6千万円（1元＝17円で換算）で、中国最大の鉄道コンテナセンターの一つである。このコンテナセンターは、国際輸送における中国西部・陝西省とユーラシア、ヨーロッパを結ぶシルクロード経済ベルトの重要なノード（結節点）である。

国内においては、西安コンテナ中心駅は、京昆（北京—昆明）高速、連霍（連雲港—霍爾果斯）高速、沪陝（上海—陝西）高速、包茂（包頭—茂名）高速、福銀（福州—銀川）高速等国家幹線の高速道路と連結する利便性の高い交通を提供している。また、東方では鄭州中心駅と繋がり、西方では蘭州中心駅に接続し、南方では重慶、成都中心駅に寄り、北方では包頭、フフホトコンテナ取扱駅に臨んでいる。このような国内における地理的優位性から、中国における東西南北の地域を結びつける重要な拠点としての役割を果たしているといえる。

前述したように、西安コンテナ中心駅は中国（西安）とヨーロッパを鉄道で結ぶ鉄道コンテナセンターであるが、中央アジア・ヨーロッパを鉄道輸送で結んでいるのが、西安発の「中欧貨物列車」で長安号と呼ばれる国際貨物列車である（図4-2）。

呂志・西安国際港務区管理委員会招商一局局長によれ

ば、長安号の運行は、現況以下のような状況である（2017年11月23日の聞き取り調査時点）。

「長安号」は、普通、47車両から編成される国際列車で、1車両に40フィートコンテナ1つか、20フィートコンテナ2つを積載する。輸出貨物は機電製品、アパレル、日用品などが多く、輸入品は小麦及びその他の製品（小麦粉など）、食料油、牛肉、ワインなどが主なものである。輸出品は約30%が西安及びその周辺（陝西省）で、約70%が河南省、山西省または江蘇省、浙江省から集められてきたものであり、輸入品は現段階では中央アジア（カザフスタン周辺5か国）の割合が高いという。

長安号は、現在、西安と中央アジアまでならばカザフスタンのアラムナイを中心とする44の都市と週に3便のベースで、またヨーロッパまでならばドイツのハンブルク、ポーランドのワルシャ、ハンガリーのブダペスト、ロシアのモスクワなどの都市と平均で週に1便の頻度で結んでいる。

2017年10月までに、長安号は累計438本運行され、60.7万トン輸送した。2017年の目標は180本で、現在ですでに152本運行し、18.3万トンの輸送が完成している。近い将来には、年間1000本の運行を目指しているという。

今回の現地実態調査でうかがえることは、西安は中国内陸部にありながら、国際港として国内だけでなく、国外との結びつきを考慮した物流インフラ・施設を着々と整備してきていることである。しかしこうした物流イン

図4-2 「長安号」



（出所）西安国際港務区管理委員会、内部資料

フラ・施設の整備は西安だけでなく、中国内陸部の主要都市においても行われており、中国では鉄道・陸路を活用した内陸物流体系が構築され、そして展開されている。

西安国際港務区に限っていえば、この港務区は2008年に設立され、一方習近平国家主席が提唱した「一帯一路構想」は2013年であるので、この港務区は「一帯一路構想」の前に計画されたものである。このこと含めて考えると、習近平国家主席が提唱した「一帯一路構想」は単なる思い付きではなく、これまで中国主要都市における物流インフラ・施設の整備を着々と進め、進捗状況を十分に把握し、その成果を見極めた上で、まさに用意周到に準備して、機をみて提唱したのではないかととらえることができよう。

5 結び－「一帯一路構想」と日本のかかわり合い

以上、中国が進めている一帯一路構想の現状と課題等について、西安の現地実態調査を含めて論述してきたが、一帯一路構想そのものは中国が提唱している国家政策であることから、本来中国そのものの問題である。しかし、一帯一路構想は隣国として日本との関係も出てくることから、最後に日本がどうかかわるべきかを提示して、本論文の結びとしたい。

まず、一帯一路構想に対する日本のかかわり合い、関係構築等についてのいくつかの論評をレビューする。

榎本（前掲、pp.5-6）は、一帯一路構想、AIIB に対する日本のかかわり合いについて、以下のように論評する。

- ① 日本企業が AIIB の手掛けるインフラ・プロジェクトから排除されないため、日本は AIIB に加盟すべきであるという意見に対し、日本が AIIB に加盟して AIIB を通じて一帯一路地域のインフラ整備を支援するようになれば、インフラ整備支援から日本の「顔」が喪われてしまい、これまでのアジア圏における中国の経済的影響力の拡大を日米同盟や TTP により抑え込もうとしてきた努力を無化することから、賢明な選択肢ではない。
- ② スリランカやラオスにおける中国の対外援助の実態を直視すると、日本は一帯一路構想と AIIB に対して独立の立場をとるべきである。

- ③ 日本としては、「一路」地域の要衝国に対して独自援助を展開して、被援助国の「マルチ援助環境」の醸成・強化に努めることが、被援助国の長期的発展に寄与することになる。

また、佐野（前掲、p.38）は、一帯一路が沿線国の経済発展に貢献したと評価できるのではとの見方に立って、一帯一路の進展状況を分析することは、日本を含むアジア経済の将来展望やビジネスチャンスを検討していくうえでは不可欠の対応であり、その重要性はむしろ増していると述べる。

みずほ総合研究所編（2015、p.23）は、新シルクロード構想は、声掛けレベルにとどまるものではなく、2030 年頃までを見据えた中国の長期戦略ととらえるべきであろう。日本企業は、新シルクロード開発を通じて、中長期的に中国の影響力・経済力が周辺国まで拡大していく可能性が高いことを念頭に置いたうえで、一段と高い視座に立って中国ビジネスに取り組む必要があろうと述べる。

これらの論評に対して、大西（前掲、p.11）は、中国経済の将来を展望すると、次第に中国を中心とする経済圏（人民元圏）が形成されていく可能性が高い。アメリカが TTP 離脱を宣言するなど、国際経済環境の不透明さを増しているが、中国経済圏形成の動きは止まることはないだろう。日本としても、それを前提として対中国经济政策のみならず、「構想」関係国への政策を構築していく必要があるように思われると述べる。

このような論評をみると、中国の「一帯一路構想」（AIIB も含めて）に対する日本のかかわり合いは、一定の距離を置くという慎重論、今後の動向を注視して分析し、それに応じて対応するという注視論、積極的に取り組むとまではいかないが、中国経済圏の形成という流れに応じて、日本としての対中国、対沿線国の政策を構築していくという前向き論、というように大きく分かれる。

筆者は年に数回、中国の大学等との学術交流等のため、中国を訪問する機会が多いが、その度に中国経済の進展の速さを実感する。また、今回の西安での現地実態調査によっても、一帯一路構想にも適応した開発政策を着々と進めていることがうかがえる。中国の世界経済に占めるプレゼンスは強まっており、中国経済圏の拡大の動きや趨勢は、日本にとって好ましいことか、あるいは好ましいことでないかにかかわらず、無視することはできない

いであろう。もちろん、一帯一路構想の動向をしっかりと注視することは重要なことであるが、注視するだけでなく、中国の周辺国等（日本を含む）への経済拡大を素直に直視するならば、一帯一路構想についても日本や日本企業にとって益するプロジェクトがあるならば、それを見極めつつ、前向きなかかわり合いをもつ必要があると考える。

[付記]

私事で恐縮ですが、筆者は2018年3月末をもって、中央学院大学を退職することになり、本論文をもって『商経論叢』への掲載が最後となりました。これまでのご支援、ご鞭撻に厚くお礼申し上げます。どうも有難うございました。

[謝辞]

西安の現地実態調査では、西安国際港務区管理委員会招商一局 呂志局長をはじめ管理委員会幹部の方々には港務区の概要を説明して下さるとともに、貴重な内部資料をたまり、さらに現地を案内してもらうなどご協力を頂きました。また筆者が客員教授を務めている西安交通大学の蔡虹教授は本調査に同行していただき、貴重かつ有益なご示唆をたまりました。ここに記して厚くお礼申し上げます。

参考文献

梅原直樹（2017）「中国『一帯一路』構想の特徴と今後について」『調査研究レポート』（公益財団法人国際通貨研究所）、No.11、pp.1-14。

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』（独立行政法人経済産業研究所）、17-P-021。

大西康雄（2017）「『一帯一路』構想の現状と課題」アジア経済研究所・上海社会科学院共編『一帯一路構想とその中国経済への影響評価』研究会報告書、アジア経済研究所、pp.1-12。

関志雄（2005）「動き出した『一帯一路構想』—中国版マーシャル・プランの実現に向けて—」『野村資本市場クォータリー』（野村総合研究所）、2015spring、pp.171-175。

佐野淳也（2017）「一帯一路の進展で変わる中国と沿線諸国との経済関係」『J R I レビュー』（日本総研）、Vol.4, No.43、pp.24-39。

丁可（2017）「『一帯一路』構想における交通インフラ整備と産業集積形成」アジア経済研究所・上海社会科学院共編『一帯一路構想とその中国経済への影響評価』研究会報告書、アジア経済研究所、pp.99-113。

本図宏子（2016）「『一帯一路構想』下における中国海運業の動向」運輸政策研究、Vol.19, No.3、pp.14-22。

前田匡史（2017）「第7章 北東アジアの開発金融協力の現状と課題」伊集院敦・日本経済研究センター編『変わる北東アジアの経済地図』文真堂、pp.187-210。

みずほ総合研究所編（2015）「中国シンクタンクが明かす『新シルクロード構想』全容—2014年度中国商務部国際貿易経済合作研究院への委託調査」（みずほレポート）、みずほ総合研究所。

森安孝夫（2007）『シルクロードと唐帝国』講談社。