



一帯一路への警戒を高める米国

～米中経済・安全保障検討委員会 2018 年報告の概要～

公益財団法人 国際通貨研究所
経済調査部 上席研究員
森川 央
morikawa@iima.or.jp

1. 中国の「一帯一路」への警戒を隠さない米国

米国と中国の摩擦は、単なる貿易赤字問題にとどまらず拡大しつつある。既に米国から中国への要求は、中国の経済体制そのものの変革を含むようになってきた。この流れは、1980年代の日米貿易摩擦協議において、米国の要求が日本の貿易黒字削減から、黒字を生み出す経済構造に移っていった日米経済構造協議を彷彿（ほうふつ）とさせるが、日米の競い合いが経済に限定されていたのに対し、米中の競い合いは政治や軍事も含んだ覇権争いになっている点で、対立は更に大規模になっているとみていいだろう。

米国は明確に中国への警戒を表明している。ペンス副大統領が10月4日にハドソン研究所で行った演説「トランプ政権の対中政策」¹ はよく知られているが、米国議会に設置されている米中経済・安全保障検討委員会（U.S.-China Economic and Security Review Commission、以下では検討委員会）は2018年版年次報告書の冒頭で、「(国際) リーダーシップをつかもうとする中国の試みの多くの側面は、米国と米国の同盟国や友好国の国防、経済的利害を疑いなくリスクにさらす」² と述べている。

そして検討委員会は、「一帯一路 (the Belt and Road Initiative)」も覇権獲得のための重

¹ <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/remarks-vice-president-pence-administrations-policy-toward-china/>

² 米中経済・安全保障検討委員会 2018年報告（要約版）p.vii（2018年11月14日発表）

要な役割を担っていると分析している。一帯一路に中国が公式に下した定義はないものの、検討委員会はその目的を「国内の発展に寄与し、外縁部の統制を強め、技術的規格を輸出し、有形無形のインフラを建設し、エネルギー安全保障を高め、中国の軍事的到達範囲を広げる一方、市場を拡大し、そして中国を世界秩序の中心に据えることで、(中国の) 地政学的影響力を上げていくこと」としている。

そして中国が一帯一路を通して影響力を高めていくことは、「権威主義的統治モデルを輸出し、外国の権威主義的指導者を支援し認めていくことを可能にするので、米国の利害と価値への重大な挑戦になり得る」と分析している³。

また一帯一路の事業実態についても、中国政府の中国籍以外の企業にも開放されているという主張に反して、中国の国有企業が事業の主たる契約を獲得しているとし、一帯一路が中国の世界戦略の一環になっていることを示している。

中国側の一帯一路の説明は、抽象的な表現にとどまっていて、全体像も個別の状況もつかみづらい。実態が不透明であることも、米国が警戒を募らせる一因になっている。そこで検討委員会は可能な限りデータを集めて、一帯一路のマクロ的把握を試み、研究機関の研究者や米国企業の担当者から意見を聴取し、年次報告に盛り込んでいる。以下では、その内容を紹介し、米国の「一帯一路」観を知る手がかりとしたい。

2. 一帯一路の投資額は累計 4000 億ドル超

一帯一路は 2013 年に「世紀のプロジェクト」として、習近平国家主席の肝いりで始まった。以来、一帯一路は習近平政権を代表する事業と位置づけられており、2017 年 10 月には憲法にも追記された。

一帯一路は、ユーラシア大陸を横断するルート、中国内陸部から南下しインド洋や南シナ海に向かう「回廊」と呼ばれる陸上ルート⁴、インド洋と南シナ海を結ぶ海上ルートを示す。陸路は道路や鉄道、海路は拠点となる港湾を整備し、中国と周辺国の交易、経済発展に貢献することを目的にしている。加えて、アフリカでも資源確保を目的にインフラ整備、鉱山開発を行っている。

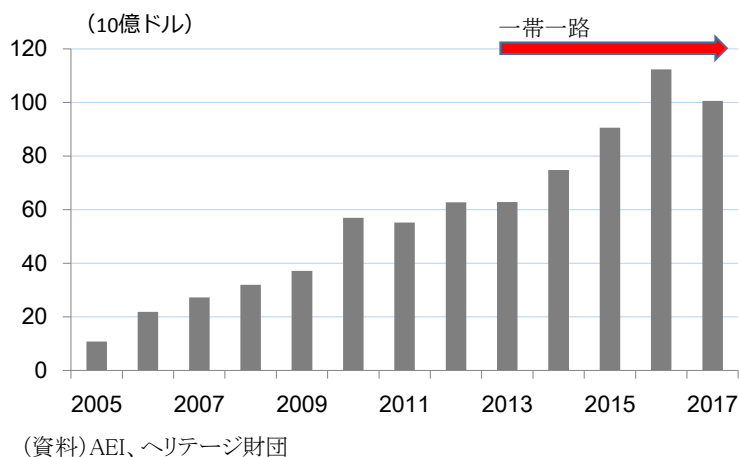
しかしこうした表向きの目的とは別に、一帯一路は中国の利害に沿うように国際秩序を再構築するという中国の国家戦略と表裏一体となっている。

³ 米中経済・安全保障検討委員会 2018 年報告 (以下 2018 年報告と表記)、p.259

⁴ 中国・パキスタン経済回廊、バングラデッシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊、中国・インドシナ半島経済回廊、中国・中央アジア・西アジア経済回廊がある。

一帯一路は上述のように交通インフラの整備が主となっている。図1はアメリカンエンタープライズ研究所とヘリテージ財団が管理している「中国グローバル投資トラッカー」⁵による中国企業の海外建設工事契約額である。これによると、一帯一路が発表された翌年の2014年から投資が増加し、2016年、17年は1,000億ドルを上回っていた。なお、このデータは一帯一路とは直接関係のない先進国も含んでいる。

図1 中国企業の海外建設契約額



2014年から2018年上期までの累計の契約額を地域別に見たものが表1である。最大はサハラ以南アフリカで1,113億ドル、シェアは26.9%である。次いで大きいのが南・西アジア（インド、パキスタン、イラン、トルコ、CIS諸国など）で948億ドル、シェアは22.9%である。以下、東・東南アジアは731億ドル（17.7%）、中東・北アフリカは683億ドル（16.5%）となっている。サハラ以南アフリカから公式に一帯一路に参加している国は5カ国⁶にすぎないが中国のインフラ輸出は大きく、同地域の経済規模を考えると中国の影響力が大きくなっているとみるべきであろう。

表1 地域別中国企業の海外建設契約額（2014-2018年上期）

	(10億ドル、%)	
中東・北アフリカ	68.3	16.5%
東・東南アジア	73.1	17.7%
欧州	18.1	4.4%
北中米（除く米国）	4.2	1.0%
南米	31.2	7.6%
サハラ以南アフリカ	111.3	26.9%
南・西アジア（ロシア含む）	94.8	22.9%
その他	12.4	3.0%
合計	413.3	100.0%

(資料) AEI, ヘリテージ財団

⁵ <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

⁶ ジブチ、エチオピア、マダガスカル、ルワンダ、セネガル（2018年報告書、p 289）

表 2 一帯一路の主な大型事業（事業費は推計）

対象国	事業	企業	事業費 (億ドル)	資金調達	現況
ロシア	モスクワ・カザン 高速鉄道	未定	214	不明	2018年着工。 2022年完成予定
マレーシア	東海岸鉄道	中国交通建設有限 公司	200	中国輸出入銀行が 20年ローンで 85%を資金供給 する予定	2016年契約。た だし現在見直し中
マレーシア	Melaka Gateway (港湾総合開発事 業)	中国電力国際発展 有限公司、Kaj Development(Mal aysia)	110	不明	2016年了解覚書 手交。2025年完 成予定
カンボジア	Preah Vihear-Koh Kong 鉄道	中国鉄道グループ	75	不明	2012年12月了解 覚書手交。資金不 足で着工遅延中
パキスタン	カラチ・ラホー レ・ペシャワール 鉄道の改修、高速 化事業	未定	62	中国が85%の資 金を提供。詳細不 明	2018年7月初期調 査終了。2022年 完成予定
ラオス	昆明・ベトナム鉄 道	中国鉄道グループ	62.7	中国が70%の資 金を提供。残りは ラオス負担	建設中。2021年 完成予定
タイ	バンコク・ナコー ンラーチャシーマ 高速鉄道	未定	55	協議中	(遅延の後) 2019年着工予定
インドネシア	ジャカルタ・バン ドン高速鉄道	中国インドネシア コンソーシアム	50	中国発展銀行が 75%融資	建設中。2022年 完成予定
バングラデッシュ	パドマ橋鉄道	中国鉄道グループ	31.4	中国輸出入銀行が 80%融資	建設中。2022年 完成予定
パキスタン	ペシャワール・カ ラチ高速道路	中国建築(China State Construction Engineering Corp.)	29.8	中国が資金提供 (条件未公開)	建設中。2019年 完成予定

(資料)2018年報告、p264-265

3. 中国系銀行が資金を貸し出し、中国企業が独占的に受注

表 2 は、これまでに報道されている一帯一路の大型案件の概要である。これをみると、建設主体を中国企業が担っていること、建設資金も中国が政策銀行などを用いて大半を供給していることがわかる。

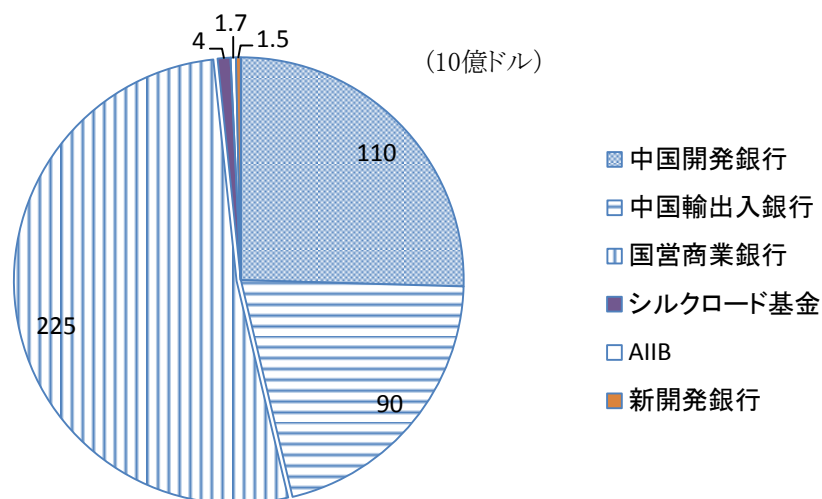
中国政府は一帯一路事業をオープンで公正と説明しているが、主たる契約はほとんど中国企業が獲得しており、外国企業は周辺的な契約しか獲得できていない。米国のシンクタンク CSIS によると、中国が外国で手掛けている交通インフラ事業の 89%が中国企業との契約となっている。アジア開発銀行や世界銀行など多国的な開発銀行が行う事業への中国企業の契約獲得率は 29%に過ぎず、中国の自国企業優遇は明らかである⁷。

⁷ 2018 年報告書、 p.266

図2は、一帯一路事業の資金提供者を示している。最大の資金提供者は中国開発銀行で1,100億ドル、次いで中国輸出入銀行が900億ドルを提供している（2016年末）。これら政策銀行は、市場金利より低い金利で長期のローンを提供しているとみられる⁸。そして両行の発表によると、中国開発銀行の一帯一路関連貸出は2017年末に1,800億ドル、輸出入銀行は1,100億ドルに達した。

国営の商業銀行（工商銀行、中国銀行、建設銀行など）も積極的に貸し出しており、800以上の一帯一路事業に総額2,250億ドルを貸し出している。他には、シルクロード基金、アジアインフラ投資銀行（AIIB）、新開発銀行（BRICS諸国が共同で出資）も資金提供をしているが少額にとどまっている。

図2 一帯一路の資金供給源（貸付残高・出資額合計、2016年末）



(資料) 2018年報告、p.276

4. 交通インフラ以外への投資

一帯一路の目的には輸出入ルートの多様化のほかに、中国企業の市場開拓、中国の製品規格のシェア拡大がある。こうした目的で中国が力を入れている事業に、中国製の通信インフラを諸外国に広めていく「デジタル・シルクロード」構想がある。デジタル・シルクロードは、単なる通信設備にとどまらず、電子商取引（e-commerce）、モノのインターネット（IoT）などを、中国の規格、製品で構築していこうとする構想である。このために必要なインフラを担うのは、中国総合通信（China Unicom）、ファーウェイ（Huawei）、ZTEなどの企業である。そして電子商取引やサイバーモールの運営を期待

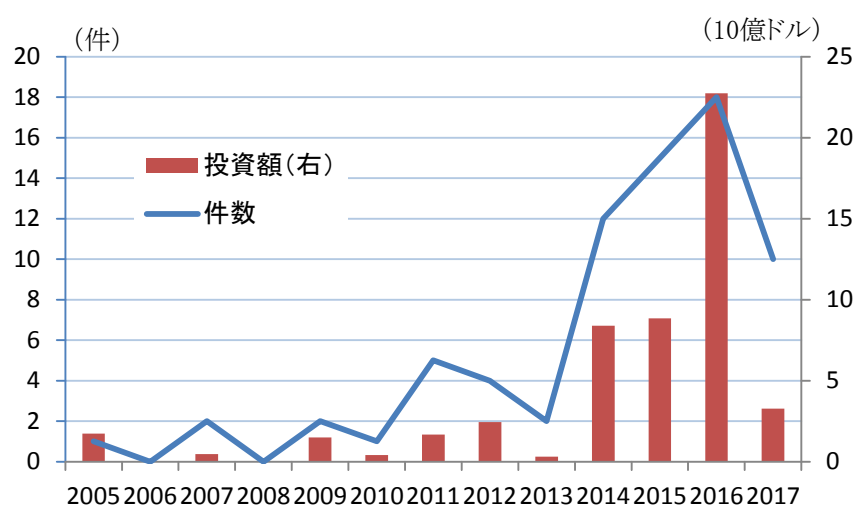
⁸ 貸出条件の詳細は不明だが、2%前後の低金利で5年据え置き10年返済などの条件が適用されているとみられる（2018年報告、p.279脚注）

されるのはアリババなどの企業である。アリババは2017年にマレーシアで、2018年にはタイで、中小企業向けの「デジタル・フリートレード・ゾーン」を現地政府と共同で設立した。デジタル・フリートレード・ゾーンは、中小企業が海外の企業、物流サービス、貿易実務、貿易金融や決済のすべてにアクセスできるポータルサイトである。中小企業の支援に有効と思われるが、電子商取引に於いてアリババに独占的地位を与えてしまう懸念もある⁹。

第5世代の通信技術の普及を目前に控え、中国が国家支援により中国製の通信インフラ、システムを途上国に広めていくことは、米国企業にとって大きな脅威となるだけでなく、インターネット空間の民主的なガバナンスや自由な市場の拡大を損なう恐れがある¹⁰。

なお中国のテレコム部門における海外投資（企業買収を含む）も2014年以降増加しており、2016年には227億ドルになっていた。

図3 中国のテレコム部門投資



(資料) AEI、ヘリテージ財団

5. 受け入れ国が「債務の罠」に陥る懸念

一帯一路構想への国際的な受け止め方は、インフラ整備のために中国が巨額の資金を提供することを歓迎する意見がある一方、閉鎖的で排他的な事業であることや受入国で中国の影響力が過大になることを懸念する見方もある。

加えて一帯一路は、受け入れ国に過大な債務を負わせる懸念がある。多くの事業は低金利であっても中国からの融資を受けて実施されているため、いずれは返済しなくては

⁹ 2018年報告、p.267

¹⁰ 2018年報告（要約版）、p.11

ならないが、中国政府の意向や軍事・政治目的が優先する事業では採算が度外視され、最終的に債務不履行に陥りかねない可能性が指摘されている。

表3は今後、一帯一路による債務負担の大きさが懸念される国である。既存の債務に一帯一路による債務を積み上げた単純な試算であるが、債務が2016年GDP対比で100%を上回る国が、このリストの中だけでも5カ国ある。

表3 一帯一路により「債務の罟」に陥るおそれのある国

国	GDP (10億ドル 、2016年)	公的債務 (10億ドル)	公的債務 (GDP比)	一帯一路 「予定」借入額 (10億ドル)	「予定」負担 (2016年GDP 比)
ジブチ	1.73	1.50	87%	1.46	171%
キルギスタン	6.55	4.07	62%	4.56	132%
ラオス	15.90	10.78	68%	20.7	198%
モルジブ	4.22	2.78	66%	1.11	92%
モンゴル	10.95	9.59	88%	2.47	110%
モンテネグロ	4.37	3.41	78%	1.54	113%
パキスタン	278.91	195.24	70%	40.02	84%
タジキスタン	6.95	2.91	42%	2.81	82%

(資料)2018年報告、P.280

6. 終わりに～米国の国策となった対中強硬姿勢

2018年報告によると、一帯一路は中国の国際戦略の橋頭保であり、その目的は米国が主導してきた自由な国際秩序を置き換えないまでも、修正することである。そして米国は、中国が一帯一路で作ろうとしているインフラを、人民解放軍が将来、ユーラシア大陸、インド洋地域に展開していくための布石となるとして警戒している。つまり、一帯一路は単にインフラ整備事業ではなく、中国が自国中心の地域秩序を構築しようと米国中心の世界秩序に挑戦するための事業と認識し、警戒していると考えられる。

米中間の摩擦は「貿易戦争」を超えて覇権争いの様相を帯びてきているが、一帯一路もその中の一つの争点として把握すべきなのであろう。

以上

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべて御客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

Copyright 2019 Institute for International Monetary Affairs (公益財団法人 国際通貨研究所)

All rights reserved. Except for brief quotations embodied in articles and reviews, no part of this publication may be reproduced in any form or by any means, including photocopy, without permission from the Institute for International Monetary Affairs.

Address: 3-2, Nihombashi Hongokucho 1-chome, Chuo-ku, Tokyo 103-0021, Japan

Telephone: 81-3-3245-6934, Facsimile: 81-3-3231-5422

〒103-0021 東京都中央区日本橋本石町 1-3-2

電話 : 03-3245-6934 (代) ファックス : 03-3231-5422

e-mail: admin@iima.or.jp

URL: <https://www.iima.or.jp>