

潮 流

「巨龍」中国の世界戦略

代表取締役専務 柳田 茂

5月14～15日、中国政府が主催する「一帯一路による国際協力フォーラム」が世界130か国と70の国際機関から1500人の参加者を北京に集めて開催された。中華人民共和国建国以来最大級の国家イベントとなった同フォーラムにおいて、習近平国家主席は、「参加国すべての平和、発展、繁栄を目指す一帯一路が全面展開という新たな段階に入った」と力を籠めて宣言した。

「一帯一路」とは、かつての陸と海のシルクロードを軸にした中国主導の巨大経済圏構想である。陸路の「シルクロード経済ベルト（一帯）」は、北京を起点として、ロシアを經由する北路と中央アジアを貫く中路、そしてチベットからパキスタンを縦断して中東を抜ける南路の三つのベルトが欧州各国とつながりロッテルダム・マドリードまで至る。海路の「21世紀海上シルクロード（一路）」は、上海を起点として、南シナ海からマラッカ海峡を抜けインド洋を巡り、アフリカ沿岸を經由しつつ地中海を経て欧州各国とつながりローマ・ロンドンまで至る。この巨大な廻廊の沿線国は65か国に及び周辺国も含めた100余国を中国は「朋友圈」と呼んでいる。この「朋友圈」において、政策交流、鉄道・道路等インフラの相互連結、貿易推進、資金の融通、国民の交流、の五つの合作（連携・協力）を進めることが「一帯一路」構想である。

習近平国家主席がこの構想を初めて提唱したのは2013年9月で、当時のオバマ前政権の米国がアジア重視の「リバランス（再均衡）政策」を進めていることへの対抗策の意味が強いと見られていた。このため、米国とともに日本はこの構想に当初から距離を置いてきており、そうした経緯を反映してか、日本での「フォーラム」の報道は各国と比べて扱いが小さく、かつ「一時の勢いを失った中国経済の起死回生の策」、「過剰生産能力のはけ口確保に向けた周辺国の困い込み」、「インドが高官派遣を見送るなど周辺国には警戒感が強い」といった冷やかな論調が目立った。

こうした見方を一概に否定するものではないが、「一帯一路」の進捗状況と中国経済の実力を正確に見ないまま、固定的なイメージだけで評価を続けていくことは危険であろう。今回インドが反発した背景には、パキスタンにおける高速道路・鉄道・パイプラインとスリランカにおける港湾施設の想定を上回る大規模な建設の進捗があると見られており、雲南省とミャンマーの間でも巨大なパイプラインと高速道路・鉄道網の建設が急ピッチで進んでいる。「一帯一路」は蜃気楼ではなく、中国と中東・欧州をつなぐ巨大な廻廊はいまや現実になったと認識すべきである。

中国のGDPは2010年に日本を抜いた後、わずか5年後の2015年には2.6倍を超える規模となり、いまなお7%近い高い成長率を保って米国に迫っている。「フォーラム」に、インドネシア・フィリピン・ベトナム・ミャンマーなどアジアの諸国はもとよりロシア・トルコ・イタリア・スペインなど欧州やケニア・チリ・アルゼンチンなどアフリカ・南米をも含む29か国の首脳が出席したことを見ても、世界経済における中国の存在の大きさが推し量れよう。

習近平国家主席は、2019年に再び「一帯一路」の国際フォーラムを開催する意思を示している。いまから2年後、世界に及ぼす中国の影響力はいかばかりになっているであろうか。日本としても、国家戦略としての今後の関わり方を真剣に議論すべき時を迎えている。