

中国の一带一路は成功するか

大久保泰邦

パプアニューギニアの中国名の船を見て思ったこと

パプアニューギニアのラバウルに停泊していた中国名のマグロ漁船を見て、日本の漁業とは魚を獲ることではなく、水産加工業になってしまったのだということを悟った（オピニオン「マグロはどこから来るのか」投稿者：大木優利・大久保泰邦）。この意味は、私たちが食べる魚に支払うお金の一部は外国人の手に渡るということである。

日本人は3K（きつい、きたない、きけん）を嫌い、お金で解決しようという姿勢がある。そこで3Kの仕事は外国人に任せてしまい、その分お金を支払えばよいということになる。しかしお金では買えなくなるという危険性もある。マグロも漁獲規制が強くなれば、お金をいくら積んでも食べられなくなるのである。自分で獲って、それを食べるという基本的なことを忘れてはならないのである。

スイスは永世中立国であり、その意味するところは、どのような状況においても他国からの支援は受けたくないという立場をとることである。そのため周辺国の安い農産物は買わず、高い自国産を買うのである。日本人には信じられないであろうが、これが永世中立国における国家安全保障の考え方なのである。

一方中国人はバイタリティーで生き抜いていると感じる。3Kを厭わず仕事をする。そんな中国人が最近打ち出した一带一路構想、これもバイタリティーを感じるが、成功するのであろうか。

一带一路構想

中国は、1990年代に鄧小平が改革開放経済をうち出し、市場経済へ参入しだしてから発展し始めた。その経済成長率は、8%以上で、2007年には14.2%という驚異的な数字であった。その経済成長に伴う一次エネルギーの伸びが著しいことが明らかのように、成長を支えているのはエネルギーなのである。中国の一次エネルギーは、国産の石炭が半分以上をしめ、続いて石油の25%である。また原子力発電も積極的に拡大している。2008年におけるエネルギー自給率は94%と高い。

1949年の建国以降、中国はエネルギー自給率100%を目標に掲げて、エネルギー産業を育成し化石エネルギー資源の開発を進めた。そのため、長い間、原油を始めとする化石エネルギーの輸出国であった。しかし、工業化の進展、特に90年代以降の経済発展によるエネルギー需要急増のため、エネルギーの輸入依存が強まってきた。そこで中国では、国産エネルギー供給に立脚するなどのエネルギー安全保障を重視したエネルギー政策を打ち出している。

2012年頃から経済成長に陰りが見え始め、8%を下回るようになってきた。

そんな中、習近平総書記は、2014年5月、「我が国は依然として重要な戦略的チャンス期にあり、自信を持ち、現在の経済発展段階の特徴を生かし、新常态に適応し、戦略的平常心を保つ必要がある」と語った。「新常态」という言葉は、今までの非常に高い経済成長率ではなく、中程度の経済成長率の状態を意味する。

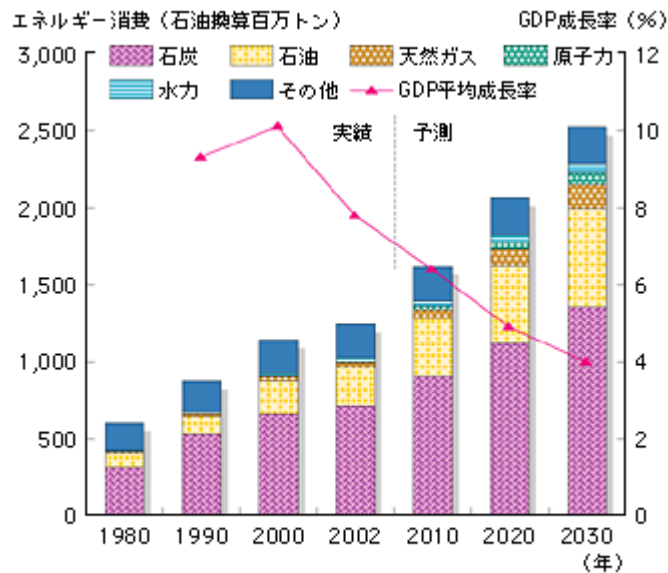
その中程度の経済成長を維持する政策として「一带一路」を打ち出した。

「一带」とは、中国西部から中央アジアを經由してヨーロッパにつながる「シルクロード経済ベルト」のことである。そして「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「21世紀海上シルクロード」のことである。

2014年10月24日、中国が提唱したアジアインフラ投資銀行の設立覚書がアジアを中心とした21カ国によって北京で調印された。アジアインフラ投資銀行は、中国の「一带一路」構想においてインフラ整備に必要な資金を支援することを目的としている。

またインフラ建設にはエネルギーや鉱物資源が必要である。南シナ海には石油があり、またインドシ

ナ半島には豊富な鉱物資源が眠っている。「一帯一路」構想は、中東地域への依存を減らし、エネルギーと鉱物資源の多元化も狙っている。



資料：IEA Energy Balances of Non-OECD各年版

中国の一次エネルギー供給見通し

<http://www.enecho.meti.go.jp/about/whitepaper/2005html/2-2-4.html>

中国とインドシナの歴史

東南アジア諸国はこの中国の動きに対してどのように反応しているのでしょうか。中国と国境を接している。インドシナ半島の民族の歴史を振り返る。

タイ族は中国南部、雲南省や四川省にもともと住んでいた。その一派がチャオプラヤ川沿いにインドシナ半島へと南下していったとされている。13世紀に現在のカンボジアを形成するクメール族を駆逐してスコタイ王朝を樹立し、チャオプラヤ川沿いとマレー半島の北半分を支配した。以降、さらに東に領土を広げ、現在の国土となった。

ラオ族の発祥はアルタイ山脈の麓辺りとされており、年代を経るにつれて南下をし、現在のラオスに定住したと考えられている。ラオ語はタイ語に極めて似ているが、両族間で同じ民族という意識は無い。とくにラオスでは、タイからの政治的、文化的影響力を遮断し、国家の自立を守るためプロパガンダを作り上げた歴史がある。

ビルマ族の起源は中国青海省付近に住んでいたチベット系の氏族と考えられている。9世紀頃にミャンマーの地に移り住んだ。仏教をはじめとするインド文化の影響を強く受けている。

クメール族はインドシナ半島の先住民と考えられる。9世紀頃の勢力範囲は、現在のラオス、東北タイ地域まで広がっていた。しかしタイ族との紛争で領土を失い、現在の国土となった。

ベトナム人は3000年ほど前に揚子江の南の地から移ってきたといわれている。ベトナムは漢字で書けば「越南」である。これから分かる通り、「南」に移住した越人がベトナム人ということである。彼らは紅河デルタ、つまりハノイ周辺の地域に定着していった。

中国と地理的な近さもあってベトナムは常に中国からの支配を受けた。10世紀に中国の政治が弱体化した際に独立を果たしている。それ以降、勢力範囲を広め、中部ベトナムを支配下に入れ、さらにメコ

ンデルタをカンボジアから奪い、ラオスの大部分も傘下に入れた。この間、中国と15回戦いを交えており、その度に中国を追い返すことに成功している。

最近では「21世紀海上シルクロード」構想とも関係する、南シナ海における石油争奪戦が激化している。2014年には中国が南シナ海で海底資源の掘削作業を始めるとベトナム側に伝え、その掘削設備を守るために軍艦7隻を含む約80隻の船を現場海域に展開した。ベトナム政府は、現場は自国の排他的経済水域内であり「一方的で違法な行為だ」と中国政府に強く抗議し、巡視船などを現場に送り込んだ。それに対し中国側はベトナムの巡視船などに衝突や放水砲で攻撃を繰り返していた。アメリカの国務省は、中国による南シナ海での掘削活動について、「係争のある海域で石油掘削活動を決めたことは挑発的であり、地域の平和と安定の助けにならない」と述べ、中国を牽制した。

ベトナムと中国は長い戦争の歴史がある。現在もベトナム人は中国に対して快くは思っていない。南シナ海における石油資源開発は今後の紛争の火種となるはずである。

中国と東南アジア諸国の歴史が語る絆

インドシナ半島にはたくさんの鉱物資源が眠っている。中国の資本家はその鉱物資源の開発のために多額の資金を投入している。中国人は地元住民が開発していた鉱山を買い上げ、整備し、地元住民を使って開発するのである。

カンボジアでは、中国人がオーナーの金鉱山を訪問した。そこはプノンペンから北東へ200キロメートル行ったところにあった。オーナーは中国人であり、中国語しか話せない。会話は通訳を通してである。その金鉱山は中国人が権利を買い取る以前は、地元住民が鉱脈に沿って掘る狸掘りの方法で金を採掘していた。中国人はその地元住民を追い出し、坑道掘りを導入して採掘を始めた。追い出された地元住民は、中国人が買い占めた土地の周辺で土を採取し、簡単な比重選鉱やパンニングと呼ばれる方法などで金の採掘を続けている。

インドシナ半島の鉱山のオーナーはほとんど中国人と言っても間違えが無い。しかし地元住民と中国人オーナーとの間でのトラブルはほとんどないようだ。もしミャンマーやラオスと中国との国境付近に石油資源があったとすればどうであろうか。おそらく中国が資金と技術を出して共同開発するのではないかと思う。

中国から国境を跨ぎ、ミャンマー、ラオス、タイに伸びる道路が盛んに建設されている。この道路に沿ってたくさんの中国人がインドシナ半島の国々に渡ってきて、資源開発だけでなく、観光や貿易で交流を深めている。

またミャンマー、ラオス、カンボジアの都市部では、ホテル、デパート、住宅の建設ラッシュである。その建設はほとんどが中国の企業が行っている。いかに中国資本がインドシナ半島に流入しているかが分かる。

道路にはたくさんの中国製の小型トラックが走っている。ボンネットは無く、エンジンやラジエーターはむき出しで、非常に不格好である。しかしインドシナ半島では日本のようなハイスペックのものは必要ないのである。トラックは動けば良いのである。

中国のやり方はモノ、金で強引に押しかけて来るやり方であるが、それに対して東南アジア諸国は反発もあるが、歓迎しているところも多い。インドシナ半島に住むタイ族、ビルマ族、ラオ族は、結局は中国南部からの移住者である。彼らの反中国感情はそれ程大きくない理由はここにあるとも考えられる。

一帯一路構想の行方

このように考えると、中国と東南アジア諸国、特にインドシナ半島の国々との結びつきは強いと言える。それも陸続きなので、物理的に結びついている。一帯一路構想はインフラに重点を置いている。その点で日本がかつて行った箱モノ作りと似ている。しかし決定的に違うのは、日本はインフラを作った

らその国に維持管理を任せるが、中国の場合は作ったインフラを両国間で利用し成果を挙げる点である。つまり日本の場合は、箱モノは維持管理できずに無用の長物になったものが多かったが、中国の場合は実際に作り上げたインフラはお互いの発展に役立つのである。その意味で資金源さえ獲得できれば一路構想は成功する可能性がある。中国一国だけの資金では十分ではないので、ヨーロッパなどの資金獲得が成功の鍵となるであろう。

日本人の中国人に対する意識調査の結果では、1980年では親近感を持っている日本人の割合は80%に近かった。しかしそれ以降徐々に落ち、2013年には18%までに落ちている。そしてその延長線で、日本人は東南アジア諸国も反中国感情が強いと思ってしまう。しかし歴史から考えるとそうではないことが分かる。また実際に現地を訪れるとそれを実感する。我々はこのことを良くわきまえて中国やその周辺国との外交政策を採るべきである。