

物流革命、過剰生産のはけ口、はたまた膨張戦略？

経済ジャーナリスト

武田信晃

# 中国「一带一路」構想の本当の狙い

シルクロード会議に日本参加

2017年5月14、15日の両日、中国の習近平国家主席が提唱する、経済圏「一带一路」（シルクロード経済圏構想）に関する国際会議が開かれ、130カ国以上から約1500人が参加した。



習主席肝いりで開かれた一带一路の国際会議

日本からは、中国との関係が深い自民党の二階俊博幹事長が参加した他、欠席すると思われていた米国も代表団を急遽派遣した。

この「一带一路」は経済学、地政学、それにつながる経済発展と国家覇権の主導権を握るための争いなど、各国家間の思惑がこれほど凝縮されたものはないと言える。

まずは「一带一路」についておさらいしたい。この構想は2013年10月に、習氏が中央アジア4カ国を歴訪したが、その中でカザフスタンを訪問した際にぶち上げた構想で、この言葉は2つに分けられる。

「一帯」とは、北京を起点に欧州につながる道で、ロシア回りの北線、中央アジアの中線、中東などを通る南線の3つがあり、「シルクロード経済ベルト」とも呼ばれる。1980年代にNHKがシルクロードのドキュメンタリーを放送したことで、ち

よつとしたアームとなったが、これは21世紀版のシルクロードだ。

一方、「二路」は上海を起点に南シナ海、インド洋、スエズ運河を抜けて欧州につながると言う「21世紀海上シルクロード」と名づけている。

この経済圏は巨大で、人口にして44億人、国内総生産（GDP）の総計は21兆米ドル（約2336兆円）になると試算されている。

習氏は、経済圏の道路、鉄道、港湾、石油・ガスパイプラインなどのインフラ整備をし、このネットワークの構築を通じて、「世界平和の実現と自由貿易、世界経済の発展させる」と述べている。

一帯一路に関係する各国との貿易額は、2014～16年で3兆米ドル強（約334兆円）、中国からの投資は500億米ドル（5兆5000億円）と極めて巨額で、関係国には18万人の雇用が創出されたと

している。

今後は、同構想を支える「シルクロード基金」に1000億元（約1兆6000億円）の追加出資と、国営の金融機関による3800億元（約6兆8000億円）の融資をそれぞれ行なう他、関係各国に今後3年間で600億元（約9600億円）の援助をする」と、習氏は基調講演で発表、参加国と個別会談も行なっていることから、まさにトップセールスである。

「一帯」のルートはシルクロードがブームになったことで、40代半ば以上の人であればある程度は想像がつくだろう。一方「二路」は新しい概念だが、実はすでに中国は布石を打っている。南シナ海では「九段線」という言葉を使って、同海のほぼ全域の管轄権を主張している。南沙諸島（スプラトリー諸島）での埋め立てや人工島建設と、それに付



国際会議の会場には自慢の中国版“新幹線”「和諧号」の模型も展示

帯する建築物の造成は、一路の実現するためのものでもある。それだけに2016年7月に、オランダ・ハーグの仲裁裁判所における事実上の敗北は、中国にとって受け入れられないのは当然だろう。

それだけではない。中国政府は中国企業を使つて、スリランカ南部のハンバントタ港とパキスタンのグワダル港の権益を確保している。また、ギリシャ政府はアテネ郊外のピレウス港を、中国海運大手の中国遠洋

運輸集団に売却した他、ミャンマーに対しては、チャウピュー港開発の見返りとして権益の85%を要求している。勘のよい方が読めば「地政学」そのものと感じるだろう。

## トランプ大統領も代表派遣

トランプ米大統領によって半分漂流しかけている環太平洋戦略的経済連携協定（TPP）は、シンガポール、ニュージーランド、ブルネイ、チリの4カ国により2006年に発効した小さな経済協定に端を発しているが、拡大交渉によって我々が知っているような状況になった。

安倍晋三首相が、民主党時代より前のめりになって交渉に参加したのは、経済協定によつて中国の台頭をできるだけ抑えたいという戦略があったからだ。中国もその意図は分かっているからゆえの対抗策として、「一帯一路」を提唱した。

そして、この関係国のほとんどが発展途上国と言う点も見逃せない。どの国も経済発展で豊かになりたいと考えており、一方中国は、人口10億超の巨大マーケット。経済成長のためのカギの1つだ。しかもその中国が、巨額投資やインフラ整備

までしてくれると言うのである。こうなれば、領有権などで高圧的だと感じていても、実利を優先して多少眼を瞑ろうというのが彼らのスタンスだろう。

もし、経済圏沿いの国が先進国ばかりであれば、この構想は実現しなかったとも言える。

欧州の立ち位置がある意味、一番分かりやすいかもしれない。地政学的に中国から離れているため、日本のように小島（尖閣諸島）で領有権を争うような、安全保障上の脅威がない。むしろ、「一帯一路」により大きな経済圏と直結する、と感じている。

しかし、南沙諸島問題に象徴されるように、中国は近年、経済ばかりか軍事でも目につくようになった。G7（先進国首脳会談）から冒頭の国際会議に首脳級で参加したのは、イタリアのジェンティローニ首相のみだが、東欧は閣僚級以上を送り込んだ国が多い。そう、発展途上のこれらの諸国は、軍事的台頭よりも中国の経済力に期待し、西欧では経済よりも軍事的野望への警戒感が強い。奇しくも「一帯一路」への対応で、欧州は東西に割れた格好だ。

米国は思惑が右にも左にも現れた国だ。オバマ政権時代は、環太平洋の巨大マーケットと中国封じ込め基本で、「自由の航行作戦」にもそのスタンスが表れている。

だが、ビジネスマンとして個別交渉に絶対の自信を持つトランプ大統領は、TPPを離脱して2国間交渉で有利な条件を勝ち取り、雇用を促進させるという書写真を持つ。

「中国封じ込め」は自国経済優先の前では大したことはない。しかもここ数カ月は北朝鮮問題が一気に悪化したため、「南沙諸島については見て見ぬふりをするから、その代り北朝鮮をどうにかしろ」と言う感じだ。

加えて、「一帯一路」の経済的美味しさを感じたのか、最終段階になつてマシュー・ポツティンジャー国家安全保障会議（NSC）アジア上級部長を送りこむことさえ決めている。それほど格の高い人間ではないが、仮に、内部から中国の台頭を抑えようという作戦であるなら、トランプ氏の狡猾ぶりは大したものだ、と言えそうだが、果たしてそこまで思いを巡らせているのか甚だ疑問だ。



過剰生産に苦しむ中国の製鉄所（鞍山鉄鋼集団）

または、関与することで内側から実情を知り、経済的に美味しいところを狙おうと考えてもおかしくない。米国にとってよい経済条件であれば、何も「一帯一路」に反旗を翻す理由はない。そそれを考えれば、日本が加入を見送ったアジア・インフラ投資銀行（AIIIB）に加盟する、展開も充分考えられるだろう。そうなれば、アジア開発銀行（ADB）の存在価値は薄れることは避けられない。

予測不可能なトランプ政権に対して、日本はあらゆるシナリオを想定しておいた方が得策だろう。

## 連携するAIIIBのアキレス腱

ただし、巨大な経済圏構想を打

ち上げたのはよいが、それがスミーズに進むは別だ。中華系の民族が多いにも関わらず、中国と対立することの多いシンガポールは、高級レベルの招待状が送付されなかった他、弾道ミサイル迎撃システムTHAADの配備でぎくしゃくしている韓国に招待状を送ったのも、会議3日前の5月11日だ。それはTHAAD配備を見直すと発言するなど、中国寄りのスタンスを見せる文在寅（ムン・ジェイン）氏が新大統領になったからだ。この辺り、余りに露骨というか、節操のなさ、逆に中国への猜疑心を生んでいるとも言えるだろう。

加えて、中国と同様10億人以上の人口を抱える、巨大マーケットのインドはこの会議に不参加だった。同国はカシミール地方でパキスタンと長年領有権を争っており、「一帯一路」事業にこの地方が関わってくるからだ。前述のように、ミャンマーやスリランカなど自国周辺で港灣の権益に関与する中国は、インドにとって軍事的脅威以外の何物でもないだろう。

さて、開発が動き出した場合、AIIIBが中心となつて融資をするところになるが、ここで立ち塞がるのが

「人材不足」だ。人材が足りないと言うことは、与信管理のノウハウも蓄積されていないことを意味する。そして、中国が主導権を握るのであれば、融資条件が甘くなる可能性がある。

そこで、日本と受注を争ったインドネシアの高速鉄道の事情を考えたい。日本が受注で負けたのは、回収できなくなるのではないかと、いほど破格の融資条件を、インドネシア政府に提示したからだ。その結果、ご存知のとおり、鉄道建設は立ち往生している。

これでは、さすがにAIIIBに資金を拠出している国としても、回収できると不安が募る。回収できないということは、自国民に負担を強いることに直結するからだ。

こんな例もある。中国国家開発銀行の対外融資を見ると、「一帯一路」の関係国の割合は、2014年末の41%から2016年末時点で33%まで下がっている。つまり、中国の銀行ですら、融資に及び腰になりつつあるのだ。

そして、共産党の登場である。プロジェクトを成功させるために、彼らが不採算事情でも引き受けるよ

う圧力を受けている企業があると言う。あえて儲からないビジネスを行なうのはなぜか。それは、失速気味の中国経済を浮揚させるためだ。同国ほどの経済規模になると、これを補うには巨大な新プロジェクトが必要となる。

これには、深刻な鉄鋼の過剰生産も関係する。中国が世界の鉄鉱石の6〜7割を消費すると言われていたが、その価格は、2014年1月では1t当たり128・12米ドルだったが、2015年12月には、40・88米ドルと3分の1まで下落。2017年4月は70・40米ドルにまで持ち直しているが、それでも55%の水準に留まっている。

経済成長を追い風に、「鉄は熱いうちに打て」とばかりに、鉄鋼業が急速に膨張したのも束の間、国によるインフラ事業や不動産開発も一巡、これらがそもそも余剰生産気味の鉄鋼業を直撃している。

中国政府も、構造改革で鉄工場を閉鎖に追い込めば、社会不安を引き起こしかねないため、なかなか踏み切れない。鉄鋼メーカーは大小合わせて500社を超えと言われており、もし再編これを10社程





「一帯一路」の海の拠点となる上海港（SIPG）

度まで減らすとなると、膨大な労働者が路頭に迷う。それを補うだけの雇用を中国政府が新たに創出できるかと言えば、それは厳しい。

その意味でも「一帯一路」は、社会不安を引き起こさないための重要な「保険」であり「道具」でもある。だが、「一帯一路」には最大のネックが存在する。総てを管轄する統一的な政府機関がないことだ。

プロジェクトごとに管轄官庁が異なるのが実情で、一元化した組織がないことは、向いている方向がバラバラであることが避けられず、い

ずれ歪みが生まれる可能性が少なくない。

## 鉄余りが香港に意外な波紋

ところで、中国の鉄鋼の過剰生産は、意外な所に影響を及ぼしている。香港の建設現場で使われている竹の足場だ。

香港では低層の建物から高層ビルまで、多くの建築現場では竹の足場が使われている。「古いスタイルだし、危険だろう」と考える人もいるだろうが、これは香港政府による試験があり、合格すれば立派な資格だ。日本の場合、建設現場で鉄の足場を組み合わせるが、香港は自前の竹の足場の技術者を持たない。それは竹の足場の場合、資格が必要なので特殊技術を要するため、竹の足場専門の会社も香港には存在する。

竹の足場の企業は、受注が多ければ複数の工事現場の足場を担当することになるが、現在、竹の足場を組める香港人は約1500人と多くない。従って、給料レベルは一番下の職人でも日当3万円と高額で、20日も働けば月給60万円となるほど。

ただ、危険というイメージと、さまざまな建築現場を常回るため不安定、という印象から、香港の親が子供に就職先として勧めない現実があり、人手不足が続いている。

ちなみに、「なぜ竹の足場なのか」と言えば、竹1本（6・7m）が200円と破格の安さで、しかも軽いため持ち運びも組み立ても容易だからだ。

また、竹のしなりが台風の強風を吸収し、加えて僅か60cmの空間があれば、竹の足場を組めるというメリットも捨てがたい。理論上、高さは無限に組み立てられるため、高層ビルの建設が多い香港にぴったりなのである。しかも、同地は高温多湿なので、鉄の足場では錆びる可能性があるので、さら日差しが強い

ため、鉄の足場では火傷しかねない。

しかし、最近ここに異変が。中国での鉄鋼の過剰生産で、鉄の価格が下落し、竹より少し高い位の値段にまで下がり、香港でも鉄の足場が増え始めたのである。鉄の足場はプラモデルのように簡単に組み立てられるため、竹の足場のような特殊技術を必要としない。つまり、自前の社員を使つて足場を組むことが可

能なのだ。

竹の足場の職人を養成する建造業議会（CIC）では、数年前から人手不足に危機感を募らせており、職人の足場を増やそうとして来たが、鉄価格下落で、これまでの取り組みが無駄にならねない状況に陥った。そこで現在は、3カ月間の研修期間の費用は無料にして職人増加を図っているほどだ。幸い、竹と鉄の価格差が縮まったとしても、高層ビルが多い香港では、建築物が高くなればなるほどトータルコストに開きが出て来るため、鉄の足場は一定のシニアで止まる可能性がある。

ある意味香港の象徴とも言える竹の足場が、中国の経済情勢悪化による鉄の過剰生産と言う想定外の出来事で、その伝統を脅かす皮肉な状況になつていくのだ。

さて、この秋には5年に1度の中国共産党大会が開かれるため、習氏にとつては人事争いで有利に進めたいと思惑も当然あり、国際大会の開催はある程度成功した。「一帯一路」の次の国際会議は2019年に開催したいとしているが、2年後であれば、この構想がその程度進んでいるのか、ある程度見えて来るであろう。