

「一帯一路」構想とその現実

孫 犁 冰

The Implementation Status of the Belt and Road Initiative

Sun Libing

はじめに

「一帯一路」構想（“一帯一路” 倡议, The Belt and Road Initiative, BRI）は中国が提唱した広域経済圏構想「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」の略称である。2013年9月と10月、習近平国家主席は、カザフスタンとインドネシアを訪問した際に、「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」を関連諸国と共に築くことを提唱した。この提唱の内容は、「政策上の意思疎通、インフラの相互連結、貿易の円滑化、資金の調達、民心のつながり」の実現を主として、「共に話し合い、共に建設し、共に分かち合う」を原則として、沿線国とその国の人々に実益をもたらすことを目的としている。「一帯一路」は主に東アジアや東南アジア、南アジア、西アジア、中東欧などの国と地域が含まれる。

2015年2月、中国政府は「一帯一路」建設推進作業指導グループを立ち上げ、その事務局を国家発展改革委員会の中に設置した。2015年3月、中国は『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に関するビジョンと行動』を発表した。2017年5月と2019年4月に、2回の「一帯一路」国際協力サミットフォーラムが北京にて開催された。以来、「一帯一路」共同建設の提唱は、次第に多くの国と国際機関の賛同を得るようになり、国際社会から幅広く注目され、影響力が高まりつつある。

2019年4月22日、「一帯一路」建設推進作業指導グループ事務局は『「一帯一路」共同建設に関する提唱：進展、貢献と展望』（以下、『2019提唱』とする）を発表し、「一帯一路」提唱の経緯、進展、貢献と展望について、総括して報告した。本稿は、『2019提唱』の内容に沿って、2022年1月18日までの最新動向を踏まえながら、「一帯一路」構想とその現実を紹介する。

「一帯一路」構想に対する日本の見方について、進藤ら（2018）の指摘を引用する^(注1)。「一帯一路構想の提唱以来早や5年余。日本のメディアや論壇は正面から十分に取り上げて来なかった。中国鉄鋼過剰生産の解消手段だといった国内政策論に矮小化するか、中国の「赤い爪」膨張主義論に誇大化するか、あるいは、天空に輝く星座のようなものでしかないという空想論^(注2)で切り捨てるかの、いずれかであった。しかし現実の構想は、日本のメディアや中国専門家たちの「解説」よりもはるかに急速かつ現実的に、陸上と海上、さらには氷上で着実に、多国間協力で建設が続いている。構想から建設へのいわば第二段階に入っているのである。」

一方、『2019提唱』は「世界」や「未来志向」を強調している。「一帯一路」共同建設の提唱は「共に話し合い、共に建設し、共に分かち合う」ということを原則とし、「平和・協力、開放・包容、相互学習・

相互参考、互恵・ウィンウィン」というシルクロード精神を方針に、すでに理念から行動へ、ビジョンから現実へ、提唱から世界の公共財になっていると主張している。

一、「一帯一路」共同建設の進展について

2013年9月以来、「一帯一路」共同建設の提唱は「政策上の意思疎通、インフラの相互連結、貿易の円滑化、資金の調達と民心のつながり」を重点に、着実に推進され、一連の成果を上げ、参加する各国は実益を得て、「一帯一路」共同建設に関する共通認識と参加意欲が次第に高まった。

(一) 政策上の意思疎通

政策上の意思疎通は、「一帯一路」共同建設の重要な保障であり、国際連携を形成するための先決条件である。これまでに、中国は関係各国や国際機関と意思の疎通や協調を図るために対話を繰り返し、「一帯一路」共同建設に関する広範な国際協力の共通認識を形成した。

1. 「一帯一路」共同建設の提唱が国際機関の重要文書に記載された。

「一帯一路」共同建設に関する提唱及びその理念は、すでに国際連合（UN）、G20、APEC（アジア太平洋経済協力）及びその他の地域機関等の関連文書に記載されている。2015年7月、上海協力機構は『上海協力機構加盟国首脳ウファ宣言』を發表し、「シルクロード経済ベルト」建設に関する提唱を支持する立場を表明した。2016年9月、『G20杭州サミット首脳声明』は「世界インフラの相互連結連盟」の設立に関する提案を採択した。2016年11月、国連の193の加盟国は全会一致で決議を採択し、「一帯一路」共同建設等の経済協力に関する提唱を歓迎し、国際社会に「一帯一路」建設のために安全保障環境を提供するよう呼びかけた。2017年3月、国連安保理は全会一致で第2344号決議を採択し、国際社会に「一帯一路」建設を通じて地域経済協力を強化するよう呼びかけ、そして「人類運命共同体」理念を初めて国連安保理決議に記載した。

2. 「一帯一路」共同建設に関する政府間協力合意書に調印した国と国際機関の数が増えている。

「一帯一路」共同建設の枠組みの下、各参加国と国際機関は「求同存異」^(注3)という原則に基づいて、経済発展の計画と政策について対話を重ねて、経済協力の計画と措置を策定する。国家発展改革委員会の発表によると、2022年1月18日までに、中国はすでに147の国、32の国際機関と200以上の「一帯一路」共同建設に関する協力合意書に調印した。^(注4)「一帯一路」共同建設に参加する国は、すでにアジア、ヨーロッパから、アフリカ、ラテンアメリカ、南太平洋等の地域にまで広がっている。

3. 「一帯一路」共同建設の専門分野における連携・協力は、段階的に推進されている。

デジタル、標準化、税収、知的財産権、法治、国際商事紛争、エネルギー、農業などの専門分野において、実務協力が着実に推進された。例えば、デジタル・シルクロード建設はすでに「一帯一路」共同建設における重要分野となり、中国は、エジプト、ラオス、サウジアラビア、セルビア、タイ、トルコ、アラブ首長国連邦等の国と、共同で『「一帯一路」デジタル経済国際協力イニシアティブ』を提唱すると同時に、16の国とデジタル・シルクロード建設の強化に関する協力合意書に調印した。中国は『標準化連結の「一帯一路」共同建設行動計画（2018－2020年）』を發表し、49の国・地域と85の標準化協力協定書に調印した。また、「一帯一路」の税収協力における態勢は次第に整備され、中国は「一帯一路」税収協力会議を主催し、『アスタナ「一帯一路」税収協力イニシアティブ』を發表した。これにより、税収協定協力ネットワークが111の国・地域にまで広がった。中国は49の沿線諸国と共同で『「一帯一路」国家知的財産権実務協力の推進に関する共同声明』を發表した。さらに、中国の推進の下、国際商事法廷と国際商事紛争における「ワン・ストップ型」多元化解決態勢を整備した。

(二) インフラの相互連結

インフラの相互連結は「一帯一路」共同建設の優先分野である。関係国の主権と安全保障上の関心事を尊重し合うことを原則に、各国の共同努力によって、鉄道、道路、水上運輸、航空、パイプライン、総合通信網等を中心とする全方位的、重層的、複合的なインフラ網の整備が加速し、地域間の商品、資金、情報、技術等の取引コストが大幅に低下し、複数の地域にまたがる経営資源の円滑な流れと最適化配置を促進し、互惠・協力、ウィンウィン・発展を実現した。

1. 国際経済協力回廊と通路の建設が着実に進捗している。

六大国際経済協力回廊である(1) 新ユーラシア大陸ブリッジ、(2) 中国・モンゴル・ロシア、(3) 中国・中央アジア・西アジア、(4) 中国・インドシナ半島、(5) 中国・パキスタン、(6) バングラデシュ・中国・インド・ミャンマーは、アジア経済圏と欧州経済圏を繋ぎ、各国の相互連結パートナー関係の構築と強化、及び効率的かつ円滑なユーラシア大市場の構築のために、重要な役割を果たしている。

(1) 新ユーラシア大陸ブリッジ経済回廊

これまでに、新ユーラシア大陸ブリッジ経済回廊における地域協力は次第に深化し、開放・包容、互惠・ウィンウィンのパートナー関係を新たな水準に引き上げ、アジアと欧州の経済貿易交流を大いに推進してきた。『中国・中東欧諸国協力ブダペスト要綱』と『中国・中東欧国家協力ソフィア要綱』が発表されたことにより、中国・欧州連合(EU)相互連結プラットフォームと欧州投資計画の枠組みの下、実務協力が段階的に進んでいる。2017年11月8日、中国西部・西欧国際自動車道路(中国西部-カザフスタン-ロシア-西欧)の中国国内区間が全線開通した。この道路は東は中国連雲港から、西はロシアのサンクトペテルブルクまで、欧州の道路網と連結し、中国、カザフスタン、ロシアの数十の都市を経由する。総延長8,445kmのうち、中国国内は3,425km、カザフスタン国内は2,787km、ロシア国内は2,233kmとなる。

(2) 中国・モンゴル・ロシア経済回廊

中国、モンゴル、ロシアの三ヶ国は、鉄道、道路と辺境口岸(出入国審査場)を主体とする越境インフラ連結網の形成を積極的に推進している。2018年、三ヶ国は『中国・モンゴル・ロシア経済回廊における共同推進態勢の構築に関する了解覚書』に調印し、三国間の協働態勢をより一層整備した。2018年9月21日、中国、モンゴル、ロシアの三国間で調印した『アジア道路網沿いの国際道路輸送に関する政府間協定』は、正式に効力を生じた。中国・モンゴル・ロシア(エレンホト市)越境陸上光ファイバー網がすでに開通した。これにより、ザミンウード-エレンホト-ウランチャブーフフホト-北京間の越境伝送システムの帯域幅は540Gとなった。

(3) 中国・中央アジア・西アジア経済回廊

これまでに、同回廊はエネルギー、インフラの相互連結、経済貿易と生産能力等の分野における協力が進化してきた。中国とカザフスタン、ウズベキスタン、トルコ等の国との国際道路輸送における二国間協定、及び中国・パキスタン・カザフスタン・キルギス間、中国・カザフスタン・ロシア間、中国・キルギス・ウクライナ間等の国際道路輸送における多国間協議や協定が相次いで調印され、中央アジア、西アジアにおける地域のインフラが次第に改善された。中国・サウジアラビア投資協力フォーラムは、「一帯一路」共同建設に関する提唱、及びサウジアラビアの「2030ビジョン」を中心に、産業連携を行い、総額280億米ドルの協力合意書に調印した。中国とイランは、各分野における独自の優位性を発揮し、道路、インフラ、エネルギー等の分野における連携・協力を強化している。

(4) 中国・インドシナ半島(中南半島)経済回廊

同回廊はインフラの相互連結、越境経済協力区の建設等において著しく進展した。昆明とバンコクを結ぶ道路が全線開通し、中国・ラオス鉄道や中国・タイ鉄道等のプロジェクトは着実に推進された。中国・ラオス経済回廊における協力建設がスタートし、タイの「東部経済回廊」と「一帯一路」提唱との連携が加速され、中国とメコン5ヶ国(CLMVT:カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)

ム、タイ)の経済協力は着実に推進されている。中国・東南アジア諸国連合(ASEAN)(10+1)の協力、ランカン・メコン協力(LMC)、大メコン圏地域経済協力(GMS:The Greater Mekong Sub region)が積極的な役割を果たしている。

ラオスは内陸に位置し、中国、カンボジア、ベトナム、タイ、ミャンマーの5ヶ国に囲まれている。国内には山地が多く、道路網が未発達である。このような地理的環境により、ラオス経済は長らく閉鎖状態に置かれてきた。しかし、2021年12月3日、中国の昆明とラオス・ビエンチャンを結ぶ中国・ラオス鉄道(2016年12月に着工)が全線開通した。同鉄道は総延長1,035km、昆明-玉溪鉄道、玉溪-モーハン鉄道、モーハン-ビエンチャン鉄道で構成されている。これは初めて中国が中心になって投資建設を進め、共同運営を行い、中国鉄道網と直接接続した国際鉄道である。全線にわたり中国の技術基準や設備を採用し、中国の西南地域とインドシナ半島を結ぶ重要な交通の大動脈になった。沿線の約70%は山間地で、地形は起伏に富み、工事の地質条件は極めて複雑である。統計によると、同鉄道全体で新たに建設された橋は301基、トンネルは167本のほり、橋・トンネルの総延長は712kmに達し、新たに建設された線路はその76.5%を占める。中国国家鉄路集団によると、中国ラオス鉄道に投入され運行する高速鉄道「瀾滄号」は、中国の「復興号」の動力集中方式高速鉄道の成熟した技術をバックに、国境を越える輸送環境と線路条件を踏まえて、改良を加えたものである。中国・ラオス鉄道の開通・運営開始に伴い、昆明-モーハン間が最短5時間20分、ボーテン-ビエンチャン間が最短3時間20分で結ばれ、出入国地点での通関手続きにかかる時間を合わせても、観光客は昆明からビエンチャンまで最短10時間ほどで移動できるようになる。中国・ラオス鉄道は地理的な利便性を高めただけでなく、ラオスの経済活性化に寄与することが期待されている。^(注5)

(5) 中国・パキスタン経済回廊

同回廊において、エネルギー、交通インフラ、産業パーク、グワーダル港を重点とする協力計画が実施された。中国とパキスタンは、両国の経済回廊における協力連動委員会を立ち上げ、定期会合態勢を整えた。一連のプロジェクトは順調に推進され、グワーダル港疏港^(注6)道路、ペシャーワルとカラチを結ぶ高速道路(サッカル・ムルターン区間)、カラコルム・ハイウェイの高度化改造2期工事(ハヴェリアン・ターコット区間)、ラホール軌道交通オレンジ線、カシム港の設備容量1320MWの石炭火力発電所等の重点プロジェクトが着工され、一部のプロジェクトはすでに運営し始めた。中国・パキスタン経済回廊について、多くの国はすでに第三国協力の形で参加し、或いは参加する意志を表明した。

(6) バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊

これまでに、バングラデシュ・中国・インド・ミャンマーの4ヶ国は、共同作業チーム枠組みの下で、回廊建設を共同で推進し、制度と態勢の整備、インフラの相互連結、貿易と産業パーク、国際金融、及び人的・文化的交流と民生における協力において、一連の重点プロジェクトを計画した。中国とミャンマーは、連携委員会を共同で立ち上げ、経済回廊の共同建設に関する了解覚書、ムセ・マンガレー鉄道プロジェクトに関する実行可能性調査文書(F/S)、チャウピュー経済特区深水港プロジェクト建設枠組み協定に調印した。

2. インフラの相互連結の水準が大幅に向上した。

「道路が整備されれば、商売が繁盛する」と言われているが、インフラへの投資不足は、発展途上国の経済発展のボトルネックである。インフラの相互連結は「一帯一路」共同建設の優先分野である。

(1) 鉄道協力において

中国・ラオス鉄道、中国・タイ鉄道、ハンガリー・セルビア鉄道、ジャカルタ・バンドン高速鉄道等の協力プロジェクトを重点とする地域間、大陸間の鉄道網建設が大きく進展した。アジア横断鉄道(英: Trans-Asian Railway, TAR)東線、パキスタン1号鉄道幹線の高度化改造、中国・キルギス・ウクライナ鉄道等のプロジェクトが着実に進められている。

また、国際定期貨物列車「中欧班列」について、多国間協力の国際班列運行態勢が段階的に整備されてきた。中国、ベラルーシ、ドイツ、カザフスタン、モンゴル、ポーランドとロシア等の7ヶ国の鉄道会社は、『「中欧班列」協力深化に関する協定』に調印した。中国は沿線諸国と、通関手続きにおける調整・協力をを行い、通関の利便性を向上させ、平均検査率と通関時間をそれぞれ50%引き下げた。2020年と2021年では、コロナ禍や人手不足などによる欧米の主要港で「物流渋滞」が起きた一方、「中欧班列」の運行が急増している。国家発展改革委員会の発表によると、2021年12月末まで、「中欧班列」はすでに20か月連続、単月で1,000便以上を運行している。2021年通年、「中欧班列」の運行便数は合計15,183便（前年比22%増）、積載コンテナ運送量は合計146.4万TEU（前年比29%増）であり、総合積載率は98.1%に達している。^(注7)

(2) 道路協力において

中国・モンゴル・ロシア、中国・キルギス・ウクライナ、中国・ロシア（大連－ノボシビルスク）、中国・ベトナム間国際道路直通輸送の試運行が相次いで行われた。2018年2月、中国・キルギス・ウクライナの国際道路輸送は、常態化運行を実現した。また、中国・ベトナムのバイン川道路二号橋が竣工し開通した。中国は正式に『国際道路運送手帳による担保の下で行う貨物の国際運送に関する通関条約（TIR条約）』に正式に加入した。中国は15の沿線諸国と、『上海協力機構加盟国による国際道路輸送に関する政府間円滑化協定』を含む18の二国間・多国間国際輸送円滑化協定に調印した。『大メコン圏における貨物及び人員の越境輸送の円滑化協定（越境輸送協定、CBTA）』が実施された。

(3) 港湾協力において

2019年4月まで、中国は47の沿線諸国と38の二国間・地域海運協定に調印した。パキスタンのグワダル港開通コンテナ定期船航路、初期付属施設はすでに完成され、企業約30社は産業パークに転入した。スリランカのハンバントタ港経済特区は、すでに産業パークの産業位置付け、コンセプト計画等の初作業を終えた。ギリシアのピレウス港はハブ港（貨物を積み替えて目的地に輸送する中継拠点）として整備され、三期港湾建設はまもなく完成される予定である。アラブ首長国連邦のハリファ港では、二期コンテナ埠頭が2018年12月に正式に開港した。中国の寧波水上運輸交易所（Ningbo Shipping Exchange）は「海上シルクロード水上運輸指数」を次第に整備し、中国・中東欧「16+1」貿易指数と寧波港湾指数を発表した。

(4) 航空輸送において

中国は、126の国・地域との間で、二国間の航空輸送に関する政府間協定に調印した。ルクセンブルク、ロシア、アルメニア、インドネシア、カンボジア、バングラデシュ、イスラエル、モンゴル、マレーシア、エジプト等の国と乗入れ権（traffic right）の規制を緩和した。2013年から2018年までの間、中国と沿線諸国との間で、新規開通した国際航空路線は1,239本である。これは中国の新規開通した国際航空路線全体の69.1%を占めている。

(5) エネルギー施設の建設において

中国は沿線諸国と一連の協力枠組み協定や了解覚書に調印し、電力、石油・天然ガス、原子力発電、新エネルギー、石炭等の分野において幅広い協力を展開し、関係国と共同で石油・天然ガスの輸送パイプラインの安全運営を守り、国家間・地域間におけるエネルギー・資源の最適化配置を促進している。中国・ロシアの石油パイプライン、中国・中央アジアの天然ガスパイプラインは安定した運営を保っている。中国・ロシアの天然ガスパイプライン東線は2019年12月に一部開通し、2024年に全線稼働予定である。中国・ミャンマーの石油・天然ガスパイプラインが全線開通した。

(6) 通信インフラの建設において

中国・ミャンマー間、中国・パキスタン間、中国・キルギス間、中国・ロシア間の越境光ケーブル情報網の整備は着実に進展している。中国は、国際電気通信連合（ITU）と、『「一帯一路」枠組みの下で電気通信と情報通信網分野における協力強化に関する基本合意書』に調印した。また、中国は、

キルギス、タジキスタン、アフガニスタンとシルクロード・光ケーブル協力協定に調印し、これにより、シルクロード・光ケーブルプロジェクトが稼働し始めた。

(三) 貿易の円滑化

貿易の円滑化は「一带一路」共同建設の重要内容である。「一带一路」共同建設は、沿線諸国と地域の貿易投資の自由化・円滑化を促進し、取引コストと運営コストを引き下げ、発展の潜在力を十分に発揮させ、各国が経済のグローバル化に参加する可能性をより一層高めた。

1. 貿易と投資の自由化・円滑化水準が向上している。

中国は『「一带一路」貿易円滑化推進協力イニシアティブ』を提唱し、83の国と国際機関が積極的にそれに参加し、税関の検査・検疫における協力が次第に深化した。2017年5月に開催された第1回「一带一路」国際協力サミットフォーラム以降、中国は沿線諸国と100以上の協力合意書に調印し、50品種以上の農産物・食品の検疫参入許可を実現した。中国とカザフスタン、キルギス、タジキスタンの間で、農産物の快速通関、いわゆる「グリーンゲート」の建設が積極的に推進され、それにより、農産物の通関時間が90%短縮された。中国は外資による参入分野のさらなる緩和、高水準の国際ビジネス環境の整備、世界に向けて開放された12の自由貿易試験区の設置を実行し、さらに、自由貿易港の建設を模索しながら、沿線諸国の対中投資を誘致している。中国の平均関税水準は、世界貿易機関（WTO）加盟当初（2001年12月11日）の15.3%から、現在の7.5%にまで引き下がった。中国は東南アジア諸国連合（ASEAN）、シンガポール、パキスタン、グルジア等の国・地域と自由貿易協定に調印し、或いはそれを高度化したと同時に、ユーラシア経済連合（EEU）と経済貿易協力協定に調印し、沿線諸国との自由貿易区ネットワークを次第に形成した。とりわけ、2012年11月に交渉を開始した地域的な包括的経済連携（RCEP）協定は、2020年11月15日に署名され、2021年11月2日に協定の発効要件が満たされ、寄託を終えた中国、日本、オーストラリア、ブルネイ、カンボジア、ラオス、ニュージーランド、シンガポール、タイ、ベトナムの10か国について、2022年1月1日に発効した。

2. 貿易規模が引き続き拡大している。

2013年から2018年までの間、中国と沿線諸国との間の貨物貿易の輸出入総額は、6万億米ドルを上回っており、平均年間伸び率は、同期の中国対外貿易の伸び率より高く、中国の貨物貿易総額の27.4%占めている。うち、2018年、中国と沿線諸国との貨物貿易の輸出入総額は1兆3000億米ドルに達し、前年に比べて16.4%増加した。これにより、中国と沿線諸国とのサービス貿易は次第に拡大してきた。2017年、中国と沿線諸国との間のサービス貿易輸出入額は977.6億米ドルに達し、前年に比べて18.4%増加した。これは中国のサービス貿易総額の14.1%を占めており、2016年に比べて1.6%増加した。世界銀行の研究チームは、「一带一路」共同建設に関する提唱が71の潜在的加盟候補国の貿易に対する影響について分析し、「一带一路」共同建設に関する提唱によって、参加国との貿易取引を4.1%増加させる試算を発表した。^(注8)

3. 貿易方法の刷新が加速している。

越境EC（越境電子商取引）等の新業態、新モデルは、貿易の円滑化を推進するための新たな牽引役となっている。2018年、中国税関越境EC管理プラットフォームを経由した小売輸出入の商品総額は前年比50%増の203億米ドルに達した。うち、輸出は前年比67.0%増の84.8億米ドルで、輸入は前年比39.8%増の118.7億米ドルであった。「シルクロード電子商取引」における国際協力が進み、中国は17の国との間で、二国間EC協力態勢を整備すると同時に、BRICS等の多国間体制の下でEC協力文書に調印し、それによって、実務レベルでの企業連携とブランド育成を加速させた。

(四) 資金の調達

資金の調達は「一带一路」共同建設の重要な下支えである。多国間金融機関及び各類商業銀行は、投

融資モデルの刷新を模索しながら、多様化した融資ルートを経済的に開拓し、「一帯一路」共同建設のために、安定・透明・高品質の資金サポートを提供している。

1. 新たな国際投融資モデルを模索している。

「一帯一路」沿線のインフラ建設と生産能力における協力は潜在力が巨大であるため、資金不足を補うことは急務である。各国の政府系ファンド（英：Sovereign Wealth Fund、SWF）と投資ファンドは益々重要な役割を果たしている。近年、アラブ首長国連邦のアブダビ投資庁、中国投資有限責任公司等の政府系ファンドによる沿線の主要新興国への投資規模は、著しく拡大している。シルクロード基金と欧州投資基金（EIF）が共同出資で設立した中欧共同投資基金が2018年7月に稼働し、投資規模は5億ユーロ（約650億円）にのぼり、「一帯一路」共同建設の提唱と欧州投資計画との相互連携を力強く促進している。

2. 多国間金融協力支援の効果が現れつつある。

中国財政部は、アルゼンチン、ロシア、インドネシア、英国、シンガポール等27ヶ国の財務省と、『「一帯一路」融資指導原則』を承認した。この指導原則に基づき、各国は、金融資源を関係国・地域の実体経済の発展に利活用することを支持し、インフラの相互連結、貿易投資、生産能力における協力等の分野に対する融資支援を重点的に拡大する。中国人民銀行は、世界銀行グループ傘下の国際金融公社（IFC）、米州開発銀行（IDB）、アフリカ開発銀行と欧州復興開発銀行（EBRD）等の多国間開発機構と、共同融資を行い、2018年末までに、累計100以上のプロジェクトに投資し、70以上の国・地域をカバーしている。2017年11月、中国・中東欧銀行連合体が設立され、メンバーは中国、ハンガリー、チェコ共和国、スロバキア、クロアチア等14の国の金融機関となる。2018年7月に中国・アラブ諸国銀行連合体、9月に中国・アフリカ金融協力銀行連合体がそれぞれ設立されたことによって、中国とアラブ諸国との間、中国とアフリカ諸国の間、初めての多国間金融協力態勢が構築された。

3. 金融機関の協力水準が向上しつつある。

「一帯一路」共同建設において、政府系輸出信用保険のカバー範囲が広く、インフラ、基幹産業の建設支援において重要な役割を果たしている。また、商業銀行は、預金、企業融資、金融商品、貿易代行、信託等の多元化において、優位性を有している。2018年末までに、中国輸出信用保険公司による沿線諸国の輸出と投資への支援規模は計6,000億米ドルを上回った。中国銀行、中国工商銀行、中国農業銀行、中国建設銀行等中国資本の銀行は、沿線諸国と幅広いコルレス契約（銀行相互間の為替取引契約）を結んでいる。ドイツのコメルツ銀行は、中国工商銀行と協了解覚書に調印し、「一帯一路」銀行協力常態化体制に加入した最初のドイツ銀行となった。

4. 金融市場のシステムが次第に整備された。

沿線諸国は長期的、安定的、互惠・ウィンウィンの金融協力関係を次第に強化し、各種の革新的な金融商品を相次いで打ち出し、「一帯一路」共同建設における融資チャンネルを大いに広げた。中国は銀行間債券市場の対外開放を進め、2018年末までに、パンダ債の発行規模がすでに2,000億人民元に達した。中国輸出入銀行は、世界の投資家を対象に20億人民元の「債券通（Bond Connect）」グリーン金融債券を発行し、一方で新開発銀行（BRICS銀行）は初めて30億人民元建てグリーン金融債券を発行した。両者はともに、グリーンシルクロードの建設を支援する。これにより、証券先物取引所間の株式、業務と技術協力は着実に推進された。2015年、上海証券取引所、ドイツ取引所グループ、中国金融先物取引所は、共同出資で中欧国際取引所を設立した。また、上海証券交易所は、カザフスタンのアスタナ国際金融センター（AIFC）管理局と協力合意書に調印し、共同出資で、2018年10月にアスタナ国際取引所（AIX）を設立した。

5. 金融の相互連結が次第に深化した。

中国資本の銀行11行は、28の沿線諸国で76の1級支店（主要都市における大規模支店）を設立した。一方、22の沿線諸国の銀行50行は、中国で銀行法人7行、19の外国銀行支店と34の代表処（事務所）を設立した。中国資本の証券会社2社は、シンガポール、ラオスで合弁会社を設立した。中国は、20余り

の沿線諸国と次々に二国間通貨交換（スワップ）協定を結び、7の沿線諸国と人民元建て決済協定を結び、35の沿線諸国の金融監督管理当局との協力合意書に調印した。人民元の国際決済、投資、取引、準備通貨としての機能は次第に高まり、2015年10月に稼働した人民元越境決済システム（CIPS）の業務範囲はすでに40近くの沿線国・地域をカバーしている。さらに、金融の相互連結に関する研究基盤を整えるために、中国・国際通貨基金（IMF）能力開発センター（China-IMF Capacity Development Center、CICDC）や「一带一路」財経発展研究センターを設立した。

（五）民心のつながり

民心のつながりは「一带一路」共同建設の人的・文化的基盤である。平和、安定、豊かさを享受し、より良い暮らしをすることは、各国人民の共通の夢である。これまでに、各国は多種多様で幅広い公共外交と文化交流を行い、相互理解と共感を高め、「一带一路」共同建設のために、堅実な民意の基盤を築いてきた。

1. 多種多様な文化交流を行う。

中国は、沿線諸国と相互に芸術祭、映画祭、音楽祭、文物展、図書展等のイベントを開催し、協力して、互いの図書・ラジオ・映画・テレビのコンテンツの製作や翻訳、上映を行ってきた。また、シルクロード国際劇場、博物館、芸術祭、図書館、美術館の連盟が相次いで設立された。中国は、中東欧、東南アジア諸国連合（ASEAN）、ロシア、ネパール、ギリシア、エジプト、南アフリカ等の国・地域と共同で文化年イベントを開催し、「シルクロードの旅」等10以上の文化交流ブランドを創り上げた。例としてシルクロード（敦煌）国際文化博覧会、シルクロード国際芸術祭、海上シルクロード国際芸術祭等、一連の大型文化祭などが挙げられる。また、中国、カザフスタン、キルギスの三ヶ国が共同で申請した「シルクロード：長安＝天山回廊の交易路網」という名称のシルクロードが2014年に世界遺産に登録された。

2. 多種多様な教育・研修を実施する。

中国は「シルクロード」中国政府奨学金プロジェクトを設立し、24の沿線諸国と高等教育の学歴学位の相互承認協議に調印した。2017年、沿線諸国3.87万人は中国政府奨学金を受け、中国へ留学している。これは奨学生総数の66.0%を占めている。また、中国は54の沿線諸国で153の孔子学院、149の孔子教室を設置した。中国科学院は沿線諸国で修士、博士生奨学金と科学技術研修クラスを設け、延べ5000人は研修を受けた。

3. 観光協力は次第に拡大している。

中国は多くの国と共同で観光年を開催し、シルクロード観光市場推進連盟、海上シルクロード観光推進連盟、「万里茶道」国際観光連盟等の観光協力態勢を整備した。57の沿線諸国と、各種旅券を含む相互査証免除協定に調印し、15の国と、19の査証手続簡略化協定或いは措置を取り決めた。国連世界観光機関（UNWTO）の発表によると、2019年中国の海外旅行者数は延べ15,463万人で世界1位となり、中国の外国人旅行者受入人数は延べ6,573万人で世界4位となった。ロシア、ミャンマー、ベトナム、モンゴル、マレーシア、フィリピン、シンガポール等の国は中国の主要観光市場となっている。

4. 健康衛生における協力は次第に深化している。

中国はモンゴル、アフガニスタン等の国や世界保健機関（WHO）等の国際機関、ビル&メリンダ・ゲイツ財団等の非政府組織（NGO）と、相次いで健康衛生の協力推進協議に調印した。2017年8月、「一带一路」と健康シルクロード・ハイレベル・シンポジウムが北京で開催され、『北京公報』が発表された。中国はランカン・メコン諸国と協力して、エイズ、マラリア等の感染症の予防・抑制に取り組み、中央アジア諸国と協力して、ペスト等の感染症の予防・抑制に取り組んだ。また、西アジア諸国と協力して、ポリオ等の予防・抑制に取り組んだ。さらに、中国は35の沿線諸国で中薬海外センターを設立し、43の中薬国際協力基地を建設した。

5. 災害救助、援助と貧困撲滅は着実に進んでいる。

2017年以来、中国は沿線発展途上国に20億人民元相当の緊急食糧援助を提供し、南南協力援助基金に10億米ドルを増資した。また沿線諸国では、100の「幸福故郷」、100の「愛心助困」、100の「康復助医」等のプロジェクトを実施した。また、対外援助文物保護協力と渉外共同考古を実施し、6ヶ国と8の対外援助文物協力プロジェクト、12ヶ国と15の共同考古プロジェクトを行った。現地の防震減災能力を高めるために、中国はラオス等の国に地震監視測定装置・設備を提供した。さらに、現地の人々の生活を改善するために、中国はカンボジア、ネパールで24の社会組織協力プロジェクトを実施した。

(六) 産業協力

「一帯一路」共同建設は多種多様な投資支援をし、第三国市場における国際協力を推奨し、包摂した発展の形成を推進している。発展した産業チェーン、サプライチェーン、サービスチェーン、バリューチェーンを共に分かち合い、沿線諸国の発展の加速化に新たな原動力を提供している。

1. 中国が沿線諸国に対する直接投資は安定的に成長している。

2013年から2018年までの間、中国企業が沿線諸国に対する直接投資は900億米ドルを上回り、沿線諸国での国際工事請負の売上高は4000億米ドルを超えた。2018年、中国企業が沿線諸国に対する直接投資（非金融類のみ）は前年比8.9%増の156億米ドルに達し、同期総額の13.0%を占めている。一方、沿線諸国の国際工事請負の売上高は893億米ドルに達し、同期総額の53.0%を占めている。

2. 生産能力における国際協力と第三国市場における国際協力が着実に推進された。

沿線諸国の発展の加速化によって、生産能力における国際協力という巨大な市場ニーズが生み出された。中国はそれに積極的に応え、関係国と市場化や生産能力における協力を推進し、沿線諸国の産業構造高度化と産業発展水準の向上を促進している。現在、中国はすでにカザフスタン、エジプト、エチオピア、ブラジル等40以上の国と、生産能力における協力合意書に調印し、東南アジア諸国連合（ASEAN）、アフリカ連合（AU）、ラテンアメリカ・カリブ諸国共同体（CELAC）等の地域機関と協力・連携を行い、生産能力における協力を展開している。さらに、中国はフランス、イタリア、スペイン、日本、ポルトガル等の国と第三国市場における国際協力合意書に調印した。

3. 国際協力の産業パークが盛んに発展している。

中国の各種企業は市場化と法治化の原則に従い、沿線諸国に自主的に出向き、国際協力の産業パークを共同建設している。中国は改革開放以来、各種の開発区や産業パーク区を通じて経済成長を実現させた経験とノウハウを現地に紹介し、現地の経済発展を促進し、沿線諸国のために新たな税収源と雇用機会を創出した。同時に、中国はカザフスタンやラオスと協力して、中国・カザフスタンのコルガス国際辺境協力センター、中国・ラオスのモーハン・ボーテン経済協力区等の越境経済協力区を建設した。また、その他の国と協力して、越境経済協力区の共同建設作業も着実に進んでいる。

二、「一帯一路」共同建設の提唱の貢献について

「一帯一路」共同建設の提唱は、人類運命共同体の構築に着目し、共に話し合い・共に建設し・共に分かち合うという原則を堅持している。中国は、世界のガバナンス体系の変革と経済のグローバル化の推進に貢献した。

(一) 共に話し合い：中国の提唱から世界の共通認識へ

「共に話し合い」とは、「皆のことは、皆で相談しながら行う」、平等参加、十分な協商を強調している。また、平等・自由意志に基づいて、十分な対話を通じて、意思疎通を図り、認識の相通点・参加協力の接点・共同発展の着力点を見出している。

1. 国際化を共に話し合うプラットフォームを築き上げる。

2017年5月、第1回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムが北京で開催され、29の国の元首と政府首脳がフォーラムに出席し、140以上の国と80以上の国際機関からの約1,600名代表が出席した。フォーラムは5つの種類、76の大プロジェクト、279の小プロジェクトについて合意し、その後、これらは全部実施された。2019年4月、第2回「一帯一路」国際協力サミットフォーラムが北京で開催され、各参加国と国際機関にとって、交流を深め、相互信頼を高め、往来を密にするための重要な場となった。

2018年11月、第1回中国国際輸入博覧会が開催され、172の国・地域と国際機関が参加し、3,600以上の外国企業が出展し、政界・経済界・学術界からの約4,500名の参加者が虹橋国際経済フォーラムにおいて対話と交流を行い、「虹橋の声」を発表した。また、中国は、シルクロード博覧会と中国東西部協力・投資貿易商談会、中国-東南アジア諸国連合（ASEAN）博覧会、中国・アジア・欧州博覧会、中国・アラブ諸国博覧会、中国・アジア博覧会、中国・北東アジア博覧会、中国西部国際博覧会等の大規模展示会を開催した。いずれも中国と沿線諸国が協力を共に話し合う重要な場となっている。

2. 多国間体制が共に話し合いにおける役割を強化する。

「一帯一路」共同建設は平和と発展の時代潮流に順応しており、「平等協商、開放的かつ包摂的」という原則を堅持し、沿線諸国が既存の国際体制に基づく互惠・協力を促進している。中国はG20、APEC（アジア太平洋経済協力会議）、上海協力機構、アジア・欧州会議、アジア協力対話、アジア信頼醸成措置会議（CICA）、中国・東南アジア諸国連合（ASEAN）（10+1）、ランカン・メコン協力（LMC）、大メコン圏経済協力、大図們イニシアティブ（Great Tumen Initiative、GTI）、中央アジア地域経済協力、中国・アフリカ協力フォーラム、中国・アラブ諸国協力フォーラム、中国・ラテンアメリカフォーラム、中国・中東欧16+1協力、中国・太平洋諸島諸国経済発展協力フォーラム、世界経済フォーラム、ボアオ・アジア・フォーラム（Boao Forum for Asia、BFA）等、既存の多国間協力態勢を活用し、相互尊重、相互信頼の原則に基づいて、積極的に各国と「一帯一路」共同建設に関する実質的連携と協力を行ってきた。

3. 「双方向」対話態勢を築き上げた。

中国は沿線諸国と、政党、議会、シンクタンク、地方、民間、産業界、メディア、大学等の「双方向」対話ルートを通じて、「一帯一路」共同建設について、多種多様な意思疎通を行ってきた。中国は、中国共産党と各国の政党とのハイレベルな対話会を開催し、「一帯一路」共同建設の関連議題について意見交換をし、相互理解を深めている。中国は関係国と、「一帯一路」シンクタンク協力連盟、シルクロード・国際シンクタンク・ネットワーク、大学シンクタンク連盟等を立ち上げた。中国と外国の大学で協力して、「一帯一路」研究センター、協力発展学院、共同研修センター等を設立し、「一帯一路」共同建設のために国際的な人材を育成している。中国と外国のメディアは交流と協力を強化し、メディア・フォーラムの開催、番組の共同制作、共同取材等の形式を通じて、「一帯一路」共同建設に関する国際的発信力を高め、国際社会に「一帯一路」共同建設の関連情報をタイムリーに提供している。

（二）共に建設する：調和のとれた故郷を共につくる

「共に建設する」とは、各方はみな平等である参加者、建設者と貢献者であり、責任とリスクを共に背負う者でもあることを意味する。

1. 共同建設協力の融資プラットフォームを構築する。

中国が発起したアジアインフラ投資銀行（AIIB）は、2015年12月25日創立当初のメンバーは57ヶ国であったが、2021年12月28日までに105ヶ国のメンバーに増えた。AIIBは設立以来、多国間協力体制において、益々重要な役割を果たすようになり、国際社会の幅広い信任と賛同を得ている。AIIBの累計批准融資総額は332.5億米ドルとなり、批准した167のプロジェクトはインドネシア、パキスタン、タジキスタン、アゼルバイジャン、オマーン、トルコ、エジプト等をカバーしている。

2014年12月29日、シルクロード基金管理会社が北京で設立され、資本金は100億米ドル。2017年5月に、1,000億人民元の増資を受けた。2018年末まで、シルクロード基金の投資額（契約ベース）は約110億米ドル、出資実績（実行ベース）は約77億米ドルであり、また、20億米ドルを出資して、中国・カザフスタン生産能力協力基金を設立した。2017年、中国は「一帯一路」PPP作業体制を立ち上げ、国連欧州経済委員会と協了解覚書に調印し、PPPモデルを「一帯一路」建設協力プロジェクトへの利活用を共に推進している。

2. 第三国市場における国際協力を積極的に展開する。

「一帯一路」共同建設は、開放・包容、実務かつ有効な第三国市場における国際協力を推進し、中国企業と各国企業の優位性の相互補完を促進し、「1+1+1>3」のウィンウィン実現を目指している。2018年、第1回中日第三国市場における国際協力フォーラム、中仏第三国市場における国際協力指導委員会第2回会議が開催された。

(三) 共に分かち合う：すべての参加者が実益を得るように

「共に分かち合う」とは、各協力側の利益と関心事を配慮し、利益の一致と協力の最大公約数を見出すことによって、協力の成果が各方に有利であることを意味する。「一帯一路」共同建設はウィンウィンであり、勝負を目指すゼロサムゲームではない。

1. 発展の成果が沿線諸国に実益をもたらすように。

2006年以来、世界の経済成長に対する中国の寄与度は14年連続で世界一となり、2019年は30%を超えた。近年、中国の輸入ニーズが急拡大し、国際貿易の繁栄への貢献が益々増えると同時に、対中輸出をする沿線諸国の経済成長を牽引した。中国の貨物貿易とサービス貿易の年間輸入額は、いずれも世界の約1割を占めている。「一帯一路」共同建設の協力枠組みの下、中国はアジア、アフリカ、ラテンアメリカ等地域の発展途上国のインフラ建設強化を支持し、このような発展途上国が世界経済発展の実益を得るようになった。

2. 沿線諸国の民生を改善する。

中国が沿線諸国向けに貧困削減・脱貧困、農業、教育、衛生、環境保全等の分野における民生援助を提供することは、「一帯一路」共同建設の範疇に組み入れられた。中国は、中国・アフリカ貧困削減惠民協力計画、東アジア貧困削減協力モデルケース等の活動を実施した。中国は世界保健機関（WHO）と「一帯一路」衛生分野協力Aに関する了解覚書に調印し、中国・アフリカ公共衛生協力計画、中国・東南アジア諸国連合（ASEAN）公共衛生人材育成百人計画等のプロジェクトを実施した

3. 技術革新の成果が沿線諸国への移転を促進する。

中国は沿線諸国と46の科学技術協力協定に調印し、中国・東南アジア諸国連合（ASEAN）、中国・アジア等科学技術パートナー計画を実施し始めた。また、中国は東南アジア諸国連合（ASEAN）、アジア、アラブ諸国、中央アジア、中東欧と、計5つの地域技術移転プラットフォームを構築し、「一帯一路」国際科学組織連盟を提唱し、設立した。2018年、中国は500名の沿線諸国の若手科学者の訪中研究を受け入れ、延べ1,200人の科学技術と管理人材を育成した。さらに、中国は宇宙飛行における国際協力を積極的に展開し、沿線諸国の建設における北斗衛星導航系統、衛星通信系統と衛星気象遥感技術の利活用を推進している。

4. グリーン発展を推進する。

中国は『パリ協定』を堅持し、グリーン生態の理念を「一帯一路」共同建設提唱に組み入れることを、積極的に推進している。中国は国連環境計画署と、グリーン「一帯一路」建設に関する了解覚書に調印し、30以上の沿線諸国の間で、生態環境保護の協力合意書に調印した。グリーンシルクロードの建設は、国連の「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」を実施するための重要な手段となり、100以上の関係国・地域の協力パートナーが共同で「一帯一路」グリーン発展国際連盟を立ち上げた。

む す び

今日の世界は、成長原動力の不足、ガバナンス体系の停滞と発展不均衡等の課題に直面している。「一帯一路」共同建設は、開放的かつ包摂的、共同発展という趣旨に基づき、社会制度と文化の差異を超越し、文明の多様性を尊重し、多元的文化の共存を堅持し、異なる経済発展段階における国々の優位性の相互補完と互惠・ウィンウィンを強調している。また、発展環境の改善、発展機会の創出、発展推進力の向上、発展成果の共有に注力し、世界のガバナンス、安全保障、発展連動の実現を推進し、長期にわたる未解決問題の解決に向けて積極的に取り組んでいる。

アントニオ・グテーレス国連事務総長は、「一帯一路」共同建設の提唱は、国連の新たな開発目標である持続可能な開発目標（SDGs: Sustainable Development Goals）と同様に、共に世界に提供する公共財であると評価している。SDGs第17のゴールは「パートナーシップで目標を達成しよう」である。一方、「一帯一路」共同建設の目標は、人類共通の未来を目指し、非競争性と非排他性を堅持し、さらに、国際社会が世界のガバナンス体系に求める公正性、平等性、開放性、包容性に順応することである。これは、中国が今日の世界に提供する重要な公共財である。「一帯一路」の共同建設は、貿易往来と人的交流を促すと同時に、各国間の相互理解を高め、文化等の隔たりを減らし、国際社会の平和・調和・繁栄の実現を目指している。

注：

- 注¹：進藤榮一、周瑋生、一帯一路日本研究センター編、『一帯一路からユーラシア新世紀の道』、P iii
- 注²：東京大学大学院法学政治学研究科教授 高原明生、「一帯一路構想は“星座” 過度な期待は禁物」、『東洋経済』2018年1月27日号
- 注³：「求同存異」とは、小異を残して大同につく。見解の一致したものについてだけ妥協し、不一致のものは各自保留すること。
- 注⁴：《我国已与147个国家、32个国际组织签署200多份共建“一帯一路”合作文件》、新華網2022年1月18日
http://www.news.cn/world/2022-01/18/c_1128275918.html（2022年1月18日閲覧）
- 注⁵：「中国ラオス鉄道が全線開通 1千km以上を支える「復興号」技術」、人民網日本語版2021年12月3日、
http://japanese.beijingreview.com.cn/economy/202112/t20211203_800268488.html（2022年1月18日閲覧）
- 注⁶：疏港とは、港の滞船・滞貨をさばいて船・貨物の流れをよくすること。
- 注⁷：《我国已与147个国家、32个国际组织签署200多份共建“一帯一路”合作文件》、新華網2022年1月18日
http://www.news.cn/world/2022-01/18/c_1128275918.html（2022年1月18日閲覧）
- 注⁸：Suprabha Baniya, Nadia Rocha, Michele Ruta. Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis. WORLD BANK Policy Research Working Paper 8694, January 2019.

参考文献：

1. 孫治国主編《“一帯一路”公共外交報告（2016）》，海洋出版社，2016年7月
2. 進藤榮一、周瑋生、一帯一路日本研究センター編、『一帯一路からユーラシア新世紀の道』、2018年12月
3. 推進“一帯一路”建設工作领导小组办公室編，《共建“一帯一路”倡议：进展、贡献与展望》報告（2019年），
http://www.xinhuanet.com/world/2019-04/22/c_1124400071.html（2022年1月18日閲覧）
4. 「一帯一路」建設事業推進指導グループ弁公室編、『「一帯一路」共同建設のイニシアティブ：進展、貢献と展望（2019）』、外文出版社、2019年