

## BIS論壇No.361 『中国 一帯一路の現状』 中川十郎 2021年12月12日

2013年9月に中央アジアのカザフスタン、10月にインドネシアで習近平・中国国家主席が打ち出した意欲的な広域経済圏「一帯一路」構想は8年を経て具体化しつつある。しかし20年初頭から急激に世界的に流行したコロナ禍の影響もあり、進行が一時滞っているようである。だがこの構想は陸のシルクロードのユーラシア大陸東の中国からヨーロッパへ高速鉄道で結ぶ中欧班列と海で結ぶ21世紀海上シルクロードで構成される遠大な計画である。欧米からは「債務の罠論」などでまたぞろ批判が高まっているが、コロナ禍が落ち着けば世紀の野心的な「一帯一路プロジェクト」はさらに進展するだろうと思われる。

一帯一路に批判的な日本のメディアで最近報道されている案件は下記だが、一帯一路構想は長期的な視野から見ていくことが必要ではないかと思われる。

スリランカのハンバントタ港の中国の租借も中国の債務の罠論で批判されているが、特に中国が広域経済圏構想「一帯一路」で欧州の拠点港と位置づけるギリシアのピレウス港について「ギリシアの港町中国に売られた」「労働環境など不信」と批判が一段と強まっている。日経12月10日号によれば「ピレウス港をめぐり、港を運営する中国国有企業に対する地元の反発が強まっている。劣悪な労働環境や約束された投資の遅れなどが原因だが、背景には欧州全体で強まる中国への警戒もある。蜜月とみられていた2国間関係にきしみが見えてきた」と日経特派員は報じている。

ピレウス港は中国から欧州や中東・北アフリカへ向かう一帯一路の玄関口として機能している。中国遠洋海運集団(コスコ)は2008年に運営権の一部を取得。16年に51%、21年に67%を取得。9年から19年までの10年間で貨物の取扱量は約7倍に増加。200人以上の直接雇用と、1万人の間接雇用を生み出していると中国側は強調している。中国が約束したホテルやショッピングモールの建設遅延などにもギリシア側の批判があるという。

一方、12月12日の日経は「中国・パキスタン間の一帯一路にブレーキ」と報じ、中国が注力した「中国・パキスタン経済回廊(CPEC)は何の恩恵ももたらさなかった」という現地自動車部品工業の関係者の話や68億ドルのカラチ~ペシャワール間の鉄道改良計画などのプロジェクトが行きづまっていると伝えている。

さらに、鳴り物入りで着工されたインドネシアのジャカルタ~バンドン間の新幹線計画も大幅に遅れていると批判されている。12月3日の読売新聞は総工費6780億円の巨大プロジェクト「中国ラオス鉄道完成、一帯一路債務のわな恐れ」とここでも批判的な論評だ。

かつて日本のODAでもアジアや、中南米でもプロジェクトの遅れや失敗があった。発展途上国でのプロジェクトには紆余曲折はつきものだ。とくにコロナ後のプロジェクトは予期せぬ遅延をもたらすのは避けがたい。日本のメディアは「一帯一路=債務のわな」的な一面的な発想から脱却することが必要ではないか。コロナ後の中国は北斗衛星通信網建設、医療一帯一路構築なども目指しており、プラス面からの評価も公平に下すべきかと思われる。