

リサーチ TODAY

2018年 8月 17日

中国「一带一路」がASEANにもたらす課題と日本の対応はなにか

専務執行役員 チーフエコノミスト 高田 創

2013年に中国が「一带一路」構想を打ち出してから4年が経過し、2017年の「一带一路」国際フォーラムでは多くのインフラプロジェクトが中国とASEAN諸国間で署名されている。みずほ総合研究所は、中国の「一带一路」のASEANにおける展開に関するレポートを発表している¹。下記の図表は、ラオス、タイ、カンボジアにおけるプロジェクトを示したものだ。ASEANにおける「一带一路」プロジェクト進捗に着目すると、ラオス・タイの高速鉄道、カンボジアの工業団地開発など、政府が強大な権限を行使するメコン地域での進捗が目立つ。中国主導の高速鉄道プロジェクトは2016年末に着工され、中国南部の雲南省とラオスを結ぶもので、将来的にはシンガポールまでを視野に入れている。また、中国は「海外経済貿易協力区」を拡張し、中国企業進出の受け皿となるインフラ作りを意図するが、カンボジアでは「シアヌークビル経済特別区」がこの役割を担っている。高速鉄道と「海外経済貿易協力区」は、中国が「一带一路」で海外進出を行う際の車の両輪であり、ASEANでは親中のラオス・カンボジアがこの中心を担っている。ただし、メコン地域ではインフラの開放性、透明性、経済性、財政の健全性が犠牲になっている面があり、財務課題などの問題が浮上している。今後、中国の「一带一路」には日本の参画による開放性や財政の健全性の向上が期待される。

■図表：ラオス・タイ・カンボジアにおけるプロジェクト



(資料) 外務省地図よりみずほ総合研究所作成。

次ページの図表は「一带一路」に係る対中債務リスクの高さが指摘される国の一覧である。在米国ワシントンのシンクタンクである国際開発センター(CGD)が示したものだ。対中債務が「特に過大な国」として8カ

国、「過大な国」として15カ国が指摘されており、前者にはラオス、後者にはカンボジアが含まれる。ラオス・カンボジアはASEANのなかでも「下位の中所得国」であり、「一帯一路」に係るインフラプロジェクトが「身の丈」を超えたプロジェクトになる懸念がある。さらに、対中債務を返済できなければ、プロジェクト権益は中国側に取得され、当該諸国が運用メリットを享受できない懸念もある。また、中国はこうした点も認識したうえで、海外での利権獲得や世界拡張的な野望の実現を狙うという見方がある。そのため、ASEAN地域での「一帯一路」実現には一定のチェックとバランスをかけることが必要であり、ここに日本の役割が存在すると考えられる。

■ 図表: 「一帯一路」に係る対中債務リスクの高さが指摘される国

① 特に過大な国

ジブチ	キルギス	ラオス	モルディブ
モンゴル	モンテネグロ	パキスタン	タジキスタン

② 過大な国

アフガニスタン	アルバニア	アルメニア	ベラルーシ
ブータン	ボスニア・ヘルツェゴビナ	カンボジア	エジプト
エチオピア	イラク	ヨルダン	ケニヤ
レバノン	スリランカ	ウクライナ	

(注) ASEAN 諸国に網掛け

(資料) CGD “CGD Policy paper 121” (March 2018) よりみずほ総合研究所作成。

今回の当社レポートでは、ASEAN地域におけるインフラプロジェクトにおける日中協力について次の3点を指摘している。

第1には、インフラプロジェクトを行うに当たって「開放性、透明性、経済性、健全性」の十分な検証が行われないと、中国と制度・政策の乖離の大きい国では着工序盤にプロジェクトが暗礁に乗り上げたり、制度・政策の類似性が高い国でも終盤になって対中債務が膨大なものとなったりする懸念がある。

第2には、ASEAN諸国の財政の健全性を堅持するためには、日・中・ASEAN諸国の3者協議の場を設けることが望ましいと考えられる。

第3には、民間資金を活用する官民パートナーシップ (PPP) 案件において、日中の協調余地があると考えられる点である。そもそもPPP方式においては、高い経済性が問われるため、インフラの開放性、透明性が高まり日本の民間企業の参入余地が広がるうえに、プロジェクト実施国政府の財政負担を軽減することができるため、先述の図表に示した財政の健全性を損なうリスクの抑制が可能となる。

今年は日中連携のペースが政治的側面からも早まることが期待される。日本としては現実的観点から中国の「一帯一路」に協力する動きが生じると展望される。以上に示したASEAN地域におけるインフラへの取り組みは重要な面をもつ。

1 酒向浩二「中国『一帯一路』のASEAN展開」(みずほ総合研究所『みずほインサイト』2018年7月20日)