

2024年1月15日

みずほ銀行 国際戦略情報部

Global Intelligence Report

打ち上げ花火は不発となるか？～「インド・中東・欧州経済回廊 (IMEC)」構想の発表とガザ紛争後の展望～

【要旨】

- ◆ 2023年9月のG20首脳会議にて、インドから中東を経由し欧州へ結ぶ「インド・中東・欧州経済回廊(IMEC)」構想が発表された。同構想が実現すれば、既存の輸送手段に比べ輸送時間およびコストの大幅削減が見込まれ、3地域の貿易活性化が期待される
- ◆ 米国はIMECを中国主導の「一帯一路」の対抗策と位置づけ、サウジアラビア・イスラエルの国交正常化を前提とした中東地域の安定化を狙う一方、欧州はウクライナ戦争を踏まえたエネルギー安全保障の強化や中東・インドとの接続性向上によるサプライチェーン多角化を狙っている
- ◆ 一方で、インドはBRICS等中露が主導する枠組みにも参加しつつ、対中姿勢で共通する欧米諸国とIMEC構想で連携を図り、サウジアラビアやUAEは「一帯一路」と「IMEC」の二者択一とは考えておらず、「グローバルサウス」の国々は双方向から経済的利益を最大化したい二面性を見せている
- ◆ 10月7日以降のガザ紛争を受け、IMECの現実性が既に疑問視される一方、サウジアラビアを含めアラブ諸国は経済多角化をめざす上でイスラエルとの経済関係強化にメリットを見出す姿勢を変えていない。さらには、航行の安全性確保等の観点から今後IMECの重要性が着目される可能性もあり、再び関係国の間でIMECの機運が高まった時に、西側諸国が「グローバルサウス」の要求に対しどれだけ応えられるかがIMECの求心力を決定する鍵となるだろう

1. 「インド・中東・欧州経済回廊(IMEC)」の発表と直後のガザ紛争の勃発

「一帯一路」への対抗策としてのIMECとその意義

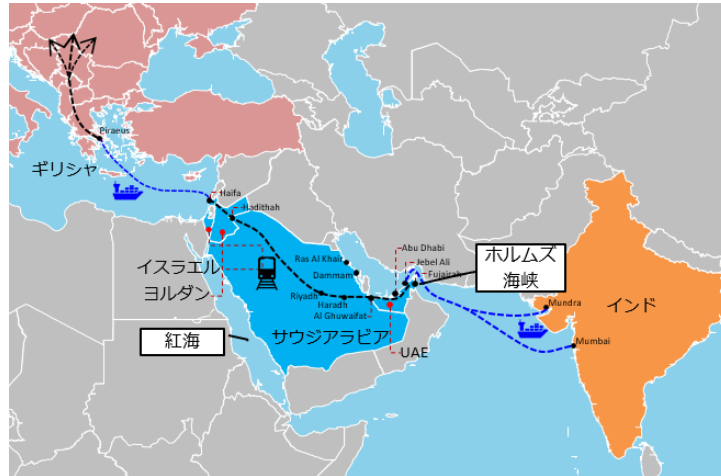
2023年9月9日、インドで開催された20カ国・地域(G20)首脳会議にて、米国、インド、EU、フランス、ドイツ、イタリア、サウジアラビアおよびアラブ首長国連邦(UAE)の首脳らは、インドから中東を経由し欧州へ結ぶ「インド・中東・欧州経済回廊(IMEC)」構想を発表した。同構想は、インドからUAEを海路で結び、UAEからサウジアラビア、ヨルダン、イスラエルを鉄道で連結し、中東から海路で欧州につながる回廊で、3地域間における貿易の活性化が期待される(図表1)。

また、IMECは欧州と中東をつなぐだけでなく、インドと中東をつなぐことで「グローバルサウス」諸国間をつなぐ「南-南」貿易を促進させるという点で画期的プロジェクトと評価される。欧州委員会の試算によると、全長約4,800キロに及ぶIMECが実現すれば、既存の輸送手段に比べ輸送時間が40%削減、輸送コストが30%削減されると見込まれる。また、鉄道ルートに沿って電力・データ回線用のケーブルや再生可能エネルギー由来の水素パイプラインの敷設が計画されており、特にクリーン・エネルギーを中心とした開発と貿易が促進されると期待される。

同構想に参加する7カ国およびEUの総GDPは約47兆米ドルと世界経済の約50%、総人口は約22億5,000万人と世界人口の約40%を占めるため、IMECが実現した場合の経済的影響力は大きい。IMECが中国の習近平国家主席が欠席したG20首脳会議で発表されたこともあり、中国主導の巨大経済圏構想「一帯一路」への対抗という意味でも世界的注目を

集めた。

【図表 1】「インド・中東・欧州経済回廊 (IMEC)」構想のルート



(出所)公表内容に基づき、みずほ銀行国際戦略情報部作成

鍵となるサウジアラビア・イスラエルの国交正常化

一方で、同構想では、アラブ諸国とイスラエル間の鉄道建設が想定されているため、現在国交関係のないサウジアラビアとイスラエルの関係正常化が必要条件となる¹。米国の仲介により両国が国交正常化に向けた交渉を進めていた最中、2023年10月7日にパレスチナ・ガザ地区を実効支配する武装勢力ハマスがイスラエル攻撃に踏み切り、その報復としてガザへの地上攻撃を進めるイスラエルとアラブ諸国の関係が悪化したことで、発表後間もない IMEC の現実性が既に危ぶまれる状況となっている。本稿では IMEC 発表に至った米国、インド、中東および EU それぞれの狙いを考察し、予期せぬタイミングで起きたガザ紛争を踏まえた IMEC の今後の展望を考えたい。

2. IMEC 構想発表に至るまでの経緯と参加国それぞれの狙い

(1) 米国:「一带一路」への対抗と経済回廊を通じた中東地域の安定化の狙い

米国は「一带一路」の対抗策として IMEC を提唱

米国にとって、IMEC は 2022 年 6 月の G7 エルマウ・サミット(ドイツ)でバイデン大統領が初めて発表し、2027 年までに 6,000 億米ドルを発展途上国へのインフラ整備支援のために投資するイニシアチブ「グローバルインフラ投資パートナーシップ(PGII)」の基盤となる具体的プロジェクトとなる。バイデン大統領は PGII の発表時、「民主主義国家が発展途上国に対してできることを示せれば、競争に勝つことができると確信している」と述べており、中国主導の「一带一路」に対抗する狙いが読み取れる。

中国は、中国と欧州をつなぐ「一带一路」構想において、欧州市場への物流アクセスの確保、および対中経済依存を高めることによる政治的影響力の強化等を狙い、特に欧州の港湾への投資を加速させてきた(図表 2)。2013 年以降、中国海運最大手の中国遠洋海運集団(コスコ)を中心とする中国企業が投資を行っており、2023 年 5 月にはドイツ連立政権内および EU からの反対にも関わらず、ドイツ政府はコスコによるハンブルグ港のコンテナターミナルの権益 24.9%取得に合意している²。

¹ IMEC 参加国の中では、ヨルダンが 1994 年にイスラエルと国交正常化、UAE が 2020 年に米国の仲介による「アブラハム合意」にてイスラエルと国交正常化で合意している

² コスコは当初ハンブルグ港のコンテナターミナルの権益 35%取得を要求したが、ドイツ政府は同社による経営上の意思決定への影響を阻止するため出資比率を 25%以下とすることで承認に合意した

【図表 2】 EU 各国における中国企業の港湾投資の概要

国	港湾	投資を行う中国企業	出資比率
ドイツ	ハンブルグ(Container Terminal Tollerort)	コスコ	24.9%
イタリア	ヴァード・リーグレ(Vado Reefer Terminal)	コスコ	40%
フランス	ダンケルク(Terminal Des Flanderes)	China Merchants Port Holdings	44.6%
	モントワール(Terminal Du Grande Quest)	China Merchants Port Holdings	24.5%
	ル・アーブル(Terminal De Mediterranee)	China Merchants Port Holdings	24.5%
	マルセイユ(Eurofos Terminal)	China Merchants Port Holdings	24.5%
ベルギー	アントワープ(Antwerp Gateway)	コスコ China Merchants Port Holdings	20% 5%
	ゼーベルッヘ(CSP Zeebrugge Terminal)	コスコ	85%
オランダ	ロッテルダム(Euromax Container Terminal)	コスコ	35%
ギリシャ	ピレウス(Piraeus Terminal)※	コスコ	100%
	テッサロニキ(Thessaloniki Port)	China Merchants Port Holdings	10.8%
スペイン	バレンシア(CSP Valencia Terminal)	コスコ	51%
	ビルバオ(CSP Bilbao Terminal)	コスコ	39.5%
	バリエロナ(Barcelona Europe South Terminal)	Hutchison Port Holdings	100%
マルタ	マルサックスロック(Malta Freeport Terminal)	China Merchants Port Holdings	24.5%
スウェーデン	ストックホルム(Norvik Port)	Hutchison Port Holdings	100%
ポーランド	グディニヤ(Gdynia Container Terminal)	Hutchison Port Holdings	100%

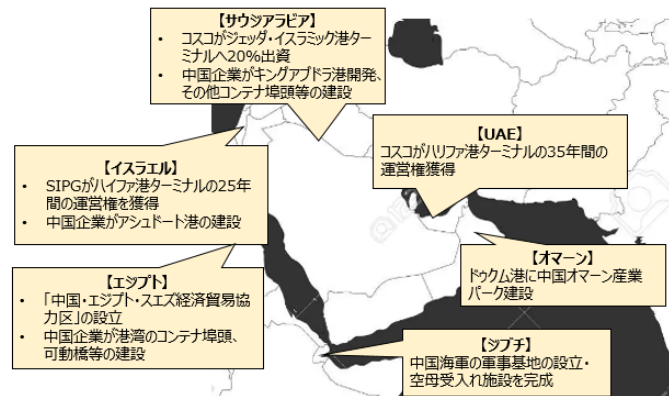
※ コスコはピレウス港湾公社の67%株式保有

(出所)公表情報に基づき、みずほ銀行国際戦略情報部作成

中東地域では中国企業が多数の港湾事業へ関与

「一帯一路」については、欧州では G7 で唯一参加していたイタリアが正式に離脱表明する等、各国で重要インフラや機微技術分野での対中関係の見直しが進む。一方、中東地域ではアラブ連盟 22 カ国・機構のうちすべてが「一帯一路」の協力に関する覚書を締結している。中東地域は「一帯一路」の「海路」と「陸路」の結節点として戦略的重要な地域であり、米国と戦略的パートナーシップ関係にある UAE やイスラエルを含め中東の多数の港湾において、中国企業が事業への出資およびインフラ建設等に参画している(図表 3)。

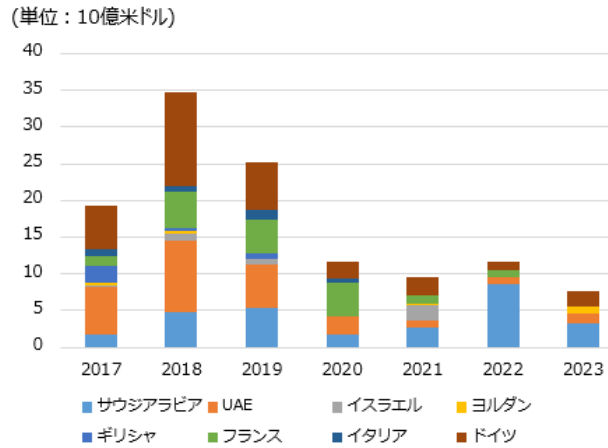
【図表 3】 中東地域における中国企業の港湾事業への関与



(出所)公開情報に基づき、みずほ銀行国際戦略情報部作成

IMEC 参加国における中国の「一帯一路」関連投資額推移をみると、特に 2021 年以降ドイツ、フランス、イタリアへの投資額が減少し、サウジアラビアおよび UAE、ヨルダン等中東地域への投資にシフトしている(図表 4)。

【図表 4】IMEC 参加国における中国の「一帯一路」関連投資額推移



(出所) China Global Investment Tracker より、みずほ銀行国際戦略情報部作成

こうした中東地域における中国の「経済的影響力」の拡大に加え、米国にとっては、2023年3月に発表された、中国の仲介によるサウジアラビアとイランの外交関係正常化の実現が中国の「政治的影響力」の向上を示す「ウェイクアップコール」となり、中東地域における中国のさらなる影響力拡大を阻止すべく米国が打ち出した具体策が IMEC であるとも考えられている。

IMEC の基礎となったイスラエルとアラブ諸国の国交正常化と「中東のクアッド」

IMEC 構想発表の実現においては、米国が積み上げてきた外交的功績の影響が大きい。2020年9月、トランプ政権の仲介によって UAE とイスラエルの国交正常化で合意した「アブラハム合意」に加え、2021年に米国主導で設立された「中東のクアッド」といわれる経済協力枠組み「I2U2(UAE、米国、インド、イスラエル)³」を通じたインドとイスラエルを含む地中海諸国との関係強化が同構想の政治的・経済的基盤を築いたとされる。米国は、特に中東における中国の影響力拡大についての懸念を共有するインドに対し、イスラエル・UAE との連携で主導的な役割を期待し、中国が提案するインフラ投資に代替する技術・資金提供の枠組みを共に提供する狙いがあったとみられる。

また、米国とサウジアラビアとの関係については、2018年のトルコのサウジアラビア総領事館で起きたサウジ人記者殺害事件以降、人権問題や米国の対サウジ武器輸出停止等をめぐり悪化していたものの、ウクライナ戦争以降のエネルギー問題におけるサウジアラビアの重要性を踏まえ、バイデン大統領は再び歩み寄りの姿勢に転換している。IMEC 構想は、2022年7月のバイデン大統領の同国訪問で初めてサウジアラビア側に提唱されたとされ、2023年1月から米国は関係諸国と IMEC の実務的協議を開始している。

IMEC を通じて中東地域の安定化を狙う米国

さらに、IMEC はサウジアラビアとイスラエルがそのルートに入っており、IMEC が発表された当時、サウジアラビアとイスラエルの関係正常化をめざす米国政府の取り組みが進展していたことから、IMEC の実現による経済の正常化から国交正常化をめざす戦略ともみられていた。IMEC の実現による中東地域への経済的メリットに加え、経済関係の円滑化による緊張緩和や関係国の信頼関係の醸成等の政治的メリットも大きい。また、運輸・物流分野のインフラ投資を保護するため、関係国間の安全保障協力の必要性が生じることも織り込まれていたとみられている。

IMEC 発表の記者会見では、G20 の「非加盟国」として招待され G20 首脳会合に参加していた UAE ムハンマド大統領に対し、バイデン大統領が特別に配慮して最後に複数回お礼を伝える場もみられ、UAE およびサウジアラビアといった中東諸国の参画が同構想実現の鍵を握っていたことを示している。

³ 「I2U2」の協力分野には貿易、インフラ、気候変動、エネルギー、海洋安全保障等が含まれ、主に経済分野の協力が主眼となる。IMEC 構想の一環である中東地域の鉄道接続計画については、イスラエルが「I2U2」会合で提唱したと報じられている

(2)インド:「一帯一路」への対抗と欧州への輸送ルートの確保

「一帯一路」に反発し、独自の欧州への輸送ルートを模索するインド

モディ首相にとって、自らが議長国を務める G20 首脳会議において、米国、欧州および中東諸国との連携により「一帯一路」の対抗策となる IMEC 構想を発表することは、国際的存在感を示す格好の舞台となった。インドは、従来から中国による南アジア諸国での港湾投資や鉄道建設等のインフラ支援へ警戒を高め、「一帯一路」の一環で新疆ウイグル自治区からパキスタン・グワダル港につながる「中国・パキスタン経済回廊(CPEC)」の開発に反発してきた⁴。また、「一帯一路」への対抗策として、隣国パキスタンを迂(う)回してインドからロシアへつなぐ「国際南北輸送回廊(INSTC)」を具体化するため、通過点となるイランのチャーバハール港の開発に関与している⁵(図表 5)。インドは、「INSTC」を通じて欧州への効率的な輸送ルートを開拓し、モディ政権の推進する自国の製造業の振興・強化および輸出促進を狙っていたが、近年のイランおよびロシアと欧米諸国との関係の悪化から同構想の早期実現が困難な見通しとなり、代わりに中東からギリシャを起点に欧州の港湾へつなぐルートの活用に注目したとみられる。

【図表 5】「国際南北輸送回廊(INSTC)」ルート



(出所) Trade Promotion Council of India 公表資料に基づき、みずほ銀行国際戦略情報部作成

2023年8月、モディ首相のインド首相として40年ぶりのギリシャ訪問にて、インドおよびギリシャは、インフラ、安全保障、農業、AI・IT等ハイテク分野などの協力強化で合意し、両国関係を「戦略的パートナーシップ」へ格上げすることで合意した。インドが「中東のクアッド」と称される「I2U2」への参加により地中海諸国との関係が強化してきた流れを受け、モディ首相の訪問時にギリシャのピレウス港を IMEC 構想につなぐ合意を得たとされている。インドにとって欧州諸国との「戦略的パートナーシップ」はフランスとドイツに次いで3番目であり、インドにとってギリシャの優先順位の高さが伺える。モディ首相と緊密な関係で知られるインド新興財閥の「アダニ・グループ」がギリシャの3つの港湾への投資を検討する等、EUへのゲートウェイとしての活用に注目していると報じられている。

国外の港湾投資を積極化するインドの「アダニ・グループ」と IMEC における役割

中国と比べ、インド政府主導の大規模な港湾投資の事例は限定的である一方、「アダニ・グループ」を中心とするインドの国外港湾への投資の動きが活発化している(図表 6)。インドによる港湾投資はインド太平洋地域への中国の影響力向上に対する対抗策とも考えられ、モディ首相が描く対中政策には国外の港湾投資が必要不可欠との意見もインド国内ではある。「アダニ・グループ」は、IMEC の出発点の一つとなるインドのムンドラ港を運営し、また2022年7月には IMEC の通過点となるイスラエルのハイファ港の運営権も獲得しており、同構想における役割を踏まえた動きをしていた。

⁴ インドが領有権を主張し、パキスタンが実効支配するカシミール地方を経由するためインドは構想に反発

⁵ 2016年5月にイランはインドと約80億米ドル規模のチャーバハール港開発投資計画と10年間の運営権で合意

【図表 6】インド政府およびインド企業による国外港湾投資事例

	国	契約締結年月	期間	概要
シャトウェ港	ミャンマー	2009年4月 (2023年5月稼働開始)	30年間	<ul style="list-style-type: none"> インド政府によるBOT契約 インド東北部と東南アジアの連結性向上
チャーバハール港	イラン	2016年5月	10年間	<ul style="list-style-type: none"> インド政府による約80億米ドルの開発投資と運営権獲得で合意 イラン唯一の深海港で、インドがパキスタンを迂回してアフガニスタン・中央アジアへの輸送ルートを確認する狙い
コロombo港西コンテナターミナル	スリランカ	2021年9月	35年間	<ul style="list-style-type: none"> インドの新興財閥アダニ・グループのAPSEZ(51%)がJohn Keells(34%)、スリランカ港湾局(15%)とターミナルのBOT契約を獲得
ハイファ港	イスラエル	2022年7月	32年間	<ul style="list-style-type: none"> イスラエル第2の港湾の民営化 インドの新興財閥アダニ・グループのAPSEZ(70%)とイスラエルのGadotグループ(30%)が共同運営権を獲得 イスラエル・インドの連結性向上およびインドの地中海へのアクセス確保が目的

(出所)公開情報に基づき、みずほ銀行国際戦略情報部作成

米・中露・「グローバルサウス」とのバランス外交で最大限の利益を追求するインド

一方で、自国のメリットを踏まえて IMEC 構想に賛同する傍ら、インドが中露の含まれる新興国 5 カ国による「BRICS」や「上海協力機構(SCO)」⁶にも加盟し、「BRICS」等の会合でイラン・ロシアと協力する「INSTC」の重要性についても引き続き強調している点は注目に値する。特に 2023 年 7 月に議長国インドが主催した SCO 首脳会議では、2005 年以来オブザーバー国であったイランの正式加盟が承認され、モディ首相は、SCO 加盟国である中央アジア諸国がインド洋にアクセスする上で重要な回廊となる「INSTC」の重要性とチャーバハール港を持つイラン加盟の意義を強調した。インドは、対中関係悪化を背景に日米豪印安全保障協力枠組み「クアッド」や IMEC への参加を通じて西側諸国との関係を強化する一方、「グローバルサウス」盟主としてのプレゼンスを高め⁷、西側諸国、中露および「グローバルサウス」それぞれと自律的なバランス外交を維持している。インドにとって、IMEC への参加が必ずしも外交関係における欧米諸国への傾斜や「INSTC」に対する消極性を意味しない点は踏まえておく必要がある。

(3) サウジアラビアと UAE: 経済多角化を狙った巧みなバランス外交

経済多角化の一環で国際物流ハブをめざすサウジアラビアと UAE

サウジアラビアと UAE の立場からは、化石燃料依存型の経済から脱却し、経済多角化に向け国際物流の重要なハブとなる構想の一環で、IMEC 構想への参加に賛同したと考えられる。サウジアラビアおよび UAE は、化石燃料中心の産業構造から脱却し、経済多角化を実現するために「サウジ・ビジョン 2030」および「アブダビ経済ビジョン 2030」を発表しており、ともに運輸・物流セクターおよび観光セクターを持続可能な開発の上で重要産業として位置づけている。

サウジアラビアおよび UAE は、2009 年に GCC 首脳サミットで合意された広域鉄道網「ガルフ鉄道」(全長約 2,117 キロ)建設構想が現在も進捗のない状況にて、まずは建設が進む UAE 国内の鉄道網「エティハド鉄道」(全長約 1,200 キロ)⁸からサウジアラビアへと接続し、い

⁶ 2001 年に設立された政治・安全保障の地域協力組織で、加盟国は中国、ロシア、中央アジア 4 カ国 (カザフスタン、キルギスタン、タジキスタン、ウズベキスタン)、インド、パキスタンの 8 カ国。2023 年 7 月にイランが正式加盟

⁷ インドは、G20 の議長国に就任した直後の 2023 年 1 月、および 11 月に「グローバルサウスの声サミット」と呼ばれる会合を主催した

⁸ UAE 東部フジャイラからサウジアラビア国境までを結ぶ「エティハド鉄道」では、建設や旅客列車の受注等で中国企業が関与している

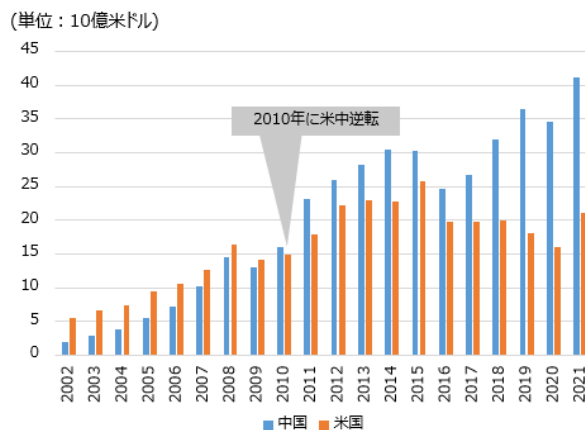
ずれ完成する「ガルフ鉄道」に接続する方向に転換していた。一方、GCC 諸国間でもカタールと他 GCC 諸国の国交正常化⁹やウクライナ戦争以降の原油・ガス収入増加を受けた各国の財政改善が追い風となり、2023 年 12 月の GCC 運輸大臣会合で「ガルフ鉄道」の運転開始を 2030 年 12 月とする目標で合意する等、停滞していた構想の機運が再び高まっている。サウジアラビアと UAE は、IMEC 構想に参加することで、G7 加盟国を中心とするパートナーによる投資および「ガルフ鉄道」プロジェクトの具現化に向けた支援が期待できると考えたと思われる。

また、サウジアラビアのムハンマド皇太子は、米国の FOX ニュースに対するインタビュー(2023 年 9 月)にて、「IMEC を通じて中東からクリーン・エネルギーを欧州とインド双方に輸出することができる」と発言している。同構想を通じて、エネルギーを中心とするアジアおよび欧州を結ぶ主要貿易ルートとしての中東地域の地位を強固にするのみならず、欧州・インドで需要の増すクリーン・エネルギー物流のハブとなるサウジアラビアの野心が伺える。

一方で、サウジアラビアおよび UAE とも、伝統的にパートナーシップ関係にある米国が駐留米軍の大幅削減等中東地域におけるプレゼンスを低下させていることを背景に、中国をはじめとする対外関係の多角化を狙っている。中国は 2015 年に米国を抜いて世界最大の原油輸入国となっており、サウジアラビアにとっては既に 2010 年以降米国に代わって中国が最大の貿易パートナーとなっている(図表 6)。

中東における米国のプレゼンス低下を受けた、中国との経済関係の強化

【図表 6】サウジアラビアの米中貿易額推移



(出所)世界銀行貿易統計より、みずほ銀行国際戦略情報部

「一帯一路」と「IMEC」の両方で最大限のメリットを狙う

両国は、重要なエネルギー輸出先および湾岸諸国がめざす経済多角化のパートナーとして中国との関係を強化させ、「一帯一路」への参加のみならず、BRICS への新規加盟(2023 年 8 月)、「上海協力機構(SCO)」への対話パートナーとしての加盟(サウジアラビアは 2023 年 3 月、UAE は 2023 年 5 月に加盟)等、中国主導の枠組みにも積極的に参画している。サウジアラビアは、イスラエルとの国交正常化が想定される IMEC への参画に合意する一方で、国交関係正常化に向けて仲介役を担う米国に対しサウジアラビアへの安全保障の確約や原子力発電所開発の支援等の条件を要求する、巧みな交渉手腕を見せている。

サウジアラビアおよび UAE とも、「一帯一路」と「IMEC」の二者択一とは考えておらず、米中の両陣営と連携することで最大限の経済的メリットを引き出そうという狙いを持つ点で共通する。中東地域では既に中国企業が多くの港湾や鉄道インフラへ関与している状況にて、中国が建設・運営するインフラを活用せざるを得ない。G7 による「グローバルインフラ投資パートナーシップ(PGII)」が約束する、「一帯一路」と差別化するための高い水準の質・ガバナンスを維持できるかも IMEC の課題となるだろう。

⁹ 2017 年 6 月、サウジアラビア、UAE、バーレーンおよびエジプトはカタールのイランへの接近やイスラム主義団体「ムスリム同胞団」への支援等を理由に国交を断絶していたが、2021 年 1 月の「ウラ宣言」で国交正常化に合意

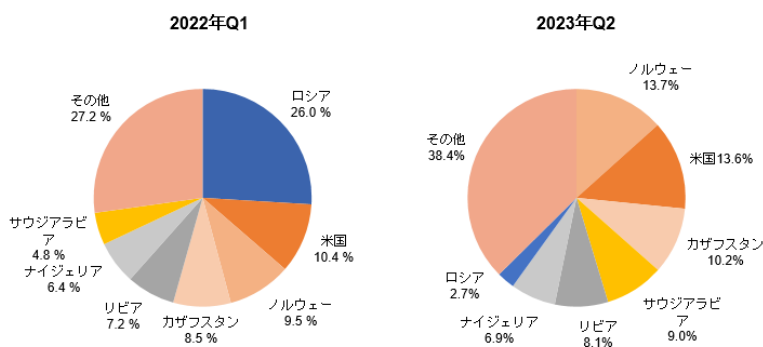
(4) EU:IMEC を通じたエネルギー安全保障とサプライチェーン多角化の狙い

エネルギー安全保障とサプライチェーンの多角化が欧州にとって喫緊の課題

EU 諸国は、IMEC 構想の実現により、中東・欧州間のエネルギーを中心とする貿易関係強化や、中東・インドへの物流アクセスの強化によるサプライチェーンの多角化を狙っている。新型コロナウイルス感染拡大やロシアのウクライナ侵攻を通じて、中国やロシア等、特定国・地域への経済依存による EU の経済安全保障上の脆(ぜい)弱性が明らかになり、EU レベルでサプライチェーンの多角化に取り組む必要性が認識されたことが背景にある。新型コロナウイルス感染拡大の初期段階においては、特に製薬・医療機器分野における中国への過度の輸入依存が露呈した。また EU 諸国は原材料や中間財を中心に多くの産業セクターにおいても中国からの輸入依存度が高いことから、サプライチェーンにおける対中輸入依存リスクが鮮明となった。さらに、ウクライナ戦争を受けた対ロ経済制裁およびロシア産ガス供給停止等によって、これまで比較的安価なロシア産エネルギーへ依存してきた多くの EU 加盟国にとって、エネルギー安全保障の脆弱性も露呈する結果となった。

エネルギー安全保障の観点では、ウクライナ戦争開始以降、欧州にとってロシアに代替するエネルギー供給先として再び湾岸諸国が戦略的に重要なパートナーとなったことも IMEC 構想を後押しした。EU のサウジアラビアからの原油・石油製品の輸入額は 2022 年に急増しており、ウクライナ侵攻前には約 4.8%であったサウジアラビア産原油のシェアは 2023 年第 2 四半期には 9.0%に拡大している(図表 7)。

【図表 7】EU の原油・石油製品の輸入先シェア(%)



(出所)Eurostat より、みずほ銀行国際戦略情報部作成

EU も米国同様に人権問題をめぐり一時期サウジアラビアとの関係悪化がみられたが、関係強化の機運の高まりから EU・サウジ間でハイレベル政治対話が設立され、フォンデアライエン欧州委員長がインド G20 首脳会議の参加直前に UAE を訪問していることから、IMEC 構想合意に向けてトップレベルで動いていた経緯がみられる。

「一帯一路」に対抗する「グローバルゲートウェイ」構想

2021 年 12 月、EU は、発展途上国における持続可能なインフラ開発を推進する「グローバルゲートウェイ」構想¹⁰を発表しており、IMEC はその一環として位置づけられている。2023 年 10 月に中国が「一帯一路」10 周年を記念する国際フォーラムを開催した約 1 週間後、EU 主催の「グローバルゲートウェイ」フォーラムが開催され、そのタイミングからも EU の「一帯一路」への対抗意識を示していると憶測された。100 カ国以上が参加した「一帯一路」フォーラムと比べ、「グローバルゲートウェイ」フォーラムの参加国は約 40 カ国と規模は小さいものの、フォンデアライエン欧州委員長は、EU が民主主義的な価値に基づき「より絞られた対象国」に対し気候変動や持続可能なインフラ開発等を支援する姿勢を強調し、「一帯一路」との区別化を図った。

¹⁰ 2027 年までにアフリカ、アジア、南米等においてデジタル・エネルギー・輸送セクターを中心に 3,000 億ユーロ規模のインフラ投資を計画している

トルコとの対立関係で合致するギリシャとインド

また、IMEC 構想においては、近年のギリシャとインドの関係強化が鍵となったと考えられている。中国の海運大手コスコによるピレウス港への出資(67%)で中国と密な関係が指摘されるギリシャにとっても、インドとの関係強化により投資・貿易パートナーを多角化したい狙いがあった。また、ギリシャとインドは、領土問題をめぐるギリシャ・トルコ対立関係およびカシミール問題をめぐるトルコのパキスタン支持の姿勢から、トルコとの対立関係で共通している¹¹。2023年3月にギリシャにてインドとの共同軍事演習が実施される等、特に2021年以降両国間の防衛協力が深まっている。EUとしても、加盟国の多くが中国企業による欧州の重要港湾への投資に警戒を高め、対内投資規制等を導入する中、EU共通の「インド太平洋戦略」で重視するパートナー・インドとの物流分野や安全保障分野におけるインドとの協力関係を歓迎している。

3. IMEC の今後の展望

中東地域が緊張緩和に向かう中で発生したガザ紛争

IMEC は、中東地域の貿易の活性化が地域の和平や人々の過激化阻止に役立つ、との米国の伝統的外交政策に基づいており、ガザ紛争以前はイスラエルとアラブ諸国の経済関係の正常化が地域の安定をもたらすと信じられていた。実際にイスラエルと UAE の国交正常化で合意した2020年の「アブラハム合意」以降、イスラエルと UAE 間の貿易額は2021年の12.2億米ドルから2022年には25.6億米ドルへ倍増し、年間1万5,000人以上のイスラエル人が UAE を訪問する等確実に両国間の経済関係・人的交流の強化につながっている。UAE に次いでサウジアラビアも米国を仲介にイスラエルとの国交正常化の交渉を進め、両国の接近により地域が安定化に向かう好循環が生まれていた。

その一方で、イスラエルによるパレスチナ自治区における入植活動が拡大する状況が続く中、「アラブの友人」に裏切られたと感じたのはパレスチナであり、それが10月7日に武装勢力ハマスによるイスラエル攻撃の要因の一つとなったと考えられる。「中東地域の安定化はパレスチナを頭越しに進めては成立しない」、というメッセージをパレスチナが国際社会に送っているようにも受け止められる。

IMEC 発表から1ヵ月も経過しない時点で起きたガザ紛争を受け、IMEC の現実性は既に疑問視されている。IMEC 実現の鍵を握るとされていたサウジアラビアとイスラエルの国交正常化交渉は、サウジアラビア側が紛争直後に停止した。サウジアラビア政府は、長期的には防衛やサイバーセキュリティ、農業技術等で先進的技術を持つイスラエルとの国交正常化に対するインセンティブを持つ一方で、親パレスチナの国民感情を尊重する意図からイスラエルがガザで軍事作戦を継続する間、および直後のイスラエルへの歩み寄りには難しいとみられる。また、特に IMEC 構想で鉄道建設¹²が計画されるヨルダンとイスラエル間の関係が著しく悪化しており、特にヨルダンの人口の約60%を占めるパレスチナ系住民からイスラエルとの関係強化については反対が予想される。実際に、IMEC 構想発表後、加盟国間で行動計画を策定するために60日以内に閣僚会合が開催される予定であったが実現せず、また10月に予定されていた「I2U2」の閣僚会合も延期された状況だ。

アラブ諸国のイスラエルとの経済関係強化に向けた姿勢は不変

ガザ紛争の激化を受けてアラブ諸国の間で反イスラエル感情が高まる一方、UAE の貿易相は「イスラエルの政治問題と経済・貿易を混同することはしない」と明言しており、イスラエルとの経済関係強化に利益を見出す UAE の実利主義の姿勢には変わりがない。インドのジャイシャンカル外相は、11月のイタリア・ポルトガル訪問時に「長期的な巨大構想である IMEC へのインドの参加姿勢に変更がない」と明言しており、バイデン大統領も「IMEC が地域の安定や雇用創出に重要な役割を果たすことには変わらない」と発言する等、地域情勢の不安定化を踏まえても両国が長期的に IMEC を推進する姿勢を示している。

ガザ紛争の今後の展開は未知数であるものの、経済多角化をめざすサウジアラビア等アラブ

¹¹ G20 会合での IMEC 発表後、イスラエルのハイファ港とギリシャのピレウス港をつなぐ海域の領有権を主張するトルコが同構想に反発し、代わりにイラクを経由して GCC とトルコ・欧州を接続する回廊「Iraqi Development Road」(約1,200キロの高速道路と高速鉄道建設)を提唱している

¹² IMEC では、アンマン(ヨルダン)ーハイファ(イスラエル)間に約300キロの新規鉄道敷設を計画している

諸国にとってイスラエルとの経済関係強化にメリットが存在する事実が変わりはなく、長期的な中東地域の安定には、イスラエルがアラブ諸国の欲する産業や技術を提供できるような経済的関係および繁栄を維持することが必要となる。

IMEC の短期的な実現見通しは低下したものの、ガザ紛争を受けてイスラエルに反発するイエメンの親イラン武装勢力フーシ派による紅海での船舶への攻撃が増加する中、むしろスエズ運河を迂回するという意味で長期的には IMEC の重要性がさらに増すという見方もある。スエズ運河における安定的な航行が危ぶまれる状況が続く限り、スエズ運河を迂回する IMEC および「国際南北輸送回廊(INSTC)」の動向は注目されるだろう。

IMEC を構成するインフラ構築は継続へ

また、湾岸諸国の「ガルフ鉄道」の建設やインドと地中海諸国との海運輸送の接続性向上等、IMEC を構成する部分的な構想についてはそれぞれの動機や必要性からその取り組みが継続されるとみられる。現状の IMEC 構想では、イランとの関係次第で不安定化するリスクのあるホルムズ海峡の通過を想定しているため、ホルムズ海峡を迂回する対策としてオマーンの参加を促すことも一案である。将来的に、アラブ諸国およびイスラエルが共同で再び IMEC に取り組む機運が高まった際に、IMEC がパレスチナを含めたアラブ・イスラエルの経済的共存の枠組みとなる可能性に期待したい。

「いいとこどり」を狙う「グローバルサウス」と問われる西側の求心力

IMEC を通して垣間みられる「グローバルサウス」参加国の狙いは、必ずしも米国および EU と一致していない点で興味深い。インドは中露が主導する枠組みにも参加しつつ、対中姿勢で共通する欧米諸国と IMEC 構想で連携を図り、中東諸国は「一帯一路」と「IMEC」の二者択一とは考えておらず、中国からの投資を歓迎しつつも米国主導の構想に参画することで経済的利益を最大化したい二面性を見せている。ロシアのウクライナ侵攻以降、西側諸国と非西側主導による「グローバルサウス」諸国をめぐる綱引きが顕著であるが、これらの国々は共通して実利を優先した「いいとこどり」のバランス外交を続けており、IMEC の機運が再び高まった時に、西側諸国が「グローバルサウス」の要求にどれだけ応えられるかが求心力を決定する鍵となるだろう。日本にとっても、IMEC はインド太平洋と同地域への関与を深める欧州との連結性を高める意味で有意義といえ、インド太平洋地域では日本のインフラ開発支援に対する信頼感も高いことから、G7 による「グローバルインフラ投資パートナーシップ(PGII)」の一環としてインフラ構築への積極的参画が期待される。

以上

みずほ銀行 国際戦略情報部

総括・グローバルインテリジェンスチーム 調査役 舘林 明日香

E-mail: asuka.tatebayashi@mizuho-bk.co.jp

© 2024 株式会社みずほ銀行

本資料は金融ソリューションに関する情報提供のみを目的として作成されたものであり、特定の取引の勧誘・取次ぎ等を強制するものではありません。また、本資料はみずほフィナンシャルグループ各社との取引を前提とするものではありません。

本資料は当行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることがあります。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。本資料の著作権は当行に属し、本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他の如何なる手段において複製すること、②当行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。