

『「一帯一路」から見たアジア・ユーラシアの未来戦略』
—TPP, AEC, RCEP, FTAAP, SCO, EEU, AIIB から考察する—

中川 十郎

名古屋市立大学 22 世紀研究所特任教授

国際アジア共同体学会学術顧問

日本ビジネスインテリジェンス協会理事長

1. はじめに
2. TPP の現状
3. AEC の動向
4. RCEP と APEC の FTAAP (アジア太平洋自由貿易圏)
5. SCO (上海協力機構)、EEU (ユーラシア経済連合)、IORA(環インド洋連合)と一帯一路
6. 一帯一路と AIIB の将来
7. ユーラシアを制するものは世界を制する
8. 結論 アジア・ユーラシア物流革命時代の到来

1. はじめに :

2017 年から 2020 年にかけて世界は激動の時代に突入する。国際市場のパラダイムシフトが顕在化する。それは二つが牽引する。一つは先端技術、情報技術の革新である。二つ目はグローバル市場軸の欧米からアジアへのシフトである。技術においては第四次産業革命の出現だ。それはドイツの IOT, Internet, AI, Big Data を活用した「Industrie 4.0」をはじめとする中国の「中国製造 2025」、米国の「Industrial Internet」の動きである。

グローバル市場の欧米からアジアへの発展軸のシフトは AEC (ASEAN 経済共同体) の躍進と中国が主導するユーラシアでの物流、貿易、投資を中心とする環境、エネルギー、文化、教育を含む壮大な「一帯一路」構想と、それを金融面で支援する「AIIB(アジアインフラ投資銀行)」である。この技術の革新と世界経済のアジアへのシフトが 21 世紀の世界に激動を齎す。アジア経済発展の主役は中国とインド、そして ASEAN10 カ国である。それを「一帯一路」のアジア、中央アジア、西アジア、中近東、アフリカ、ヨーロッパの沿線諸国 66 カ国が牽引する。21 世紀のグローバルマーケットの主戦場は世界最大の版図を有するユーラシアだ。この意味で「一帯一路」と「AIIB」は戦後の欧州経済復興を目指した米国のマーシャルプラン、ブレトンウッズ体制下の世界銀行、IMF, GATT(現 WTO)の世界経済機構にも比肩するアジア、ユーラシアでのアジアの時代を見据えた 21 世紀の壮大な構想である。わが日本としてもこの構想に参加、協力し、アジア、ユーラシアでの経済開発、平和構築に尽力することを 21 世紀の日本の戦略とすべきであろう。

2. TPP の現状

米国が主導権を取り推進していた TPP（環太平洋連携）はトランプ大統領が 2017 年 1 月脱退を宣言した。このため日本が主導権を取り、米国以外の 11 カ国を中心に TPP11 として交渉を開始。7 月 12～13 日、箱根で開催の首席交渉官会議で 11 月ベトナムで開催の APEC(アジア太平洋経済協力会議)首脳会議までに結論を出す方向で努力している。だが 12 カ国の GDP の 60%を占めていた米国が脱退したことで 40%のシェアの 11 カ国での貿易自由化はその効果に疑問がある。日本、豪州、ニュージーランドに比べ米国への繊維品の輸出を期待していたベトナム、家電製品の輸出を志向していたマレーシアなどは米国の離脱で目標が狂い日本などの努力の割には参加国の合意を得るのは容易でないと思われる。

そもそもアジア経済共同体の構築にはまずアジア域内の自由化交渉が中心となるべきものを南米のチリ、ペルー、中米メキシコ、北米のカナダが広大な太平洋を挟んで大洋州の豪州、ニュージーランド、アジアの日本、ブルネイ、ベトナム、マレーシアなど遠隔国同士で自由貿易協定を結ぶのは物流競争力の観点からも AEC(アセアン経済共同体)や中国主導のアジア、ユーラシア大陸をカバーする「一帯一路」構想にくらべて不利であることは自明だ。

3. AEC (アセアン経済共同体)

東アジアの 10 カ国からなるアセアン経済共同体（AEC）は ASEAN 設立 50 年目を迎えて実現した。人口 6 億人、域内 GDP2.5 兆ドル。今後アジアにおいてさらに発展していくものと思われる。AEC は 2030 年を目標にさらなる発展をめざしている。21 世紀のアジア発展の原動力としての ASEAN 域内の後発国ベトナム、ラオス、カンボディア、ミャンマー諸国も経済発展が加速化しつつある。ASEAN 諸国は「一帯一路」の 21 世紀海のシルクロード通路としてさらに発展が予想される。

4. RCEP（東アジア包括的経済連携）と APEC の FTAAP（アジア太平洋自由貿易圏）

東アジア包括的経済連携（RCEP）は ASEAN10 カ国に加え、豪州、ニュージーランド、日本、韓国、中国、インドの 16 カ国からなるアジア、太平洋、南西アジアの経済連携を目指す。RCEP は 16 カ国合計で世界 GDP の約 30%、貿易の 30%を占める。TPP11 の GDP13%、貿易額 15%に比べて、はるかに大きなシェアだ。TPP11 の交渉の現状にかんがみ、日本としてはまずアジア太平洋、南西アジアを中心とする RCEP 構築に尽力することこそ肝心だ。その成果をもってアジア、太平洋、北米、南米を中心とする APEC(アジア太平洋経済協力)21 カ国、地域が目指す FTAAP(アジア太平洋自由貿易圏)構築への努力が肝要であろう。

5. SCO（上海協力機構）、EEU（ユーラシア経済連合）、IORA（環インド洋連

合) と「一帯一路」

2001 年結成の中央アジア、ユーラシアの協力機構 SCO(上海協力機構)は中国、ロシア、タジキスタン、キルギスタン、カザフスタン、ウズベキスタンの 6 カ国で構成されている。

しかし 2017 年 6 月 8~9 日、カザフスタンのアスタナで開催の第 17 回首脳会議で結成 16 年目にして初めて南西アジアの有力国、インドとパキスタンを正式メンバーとして承認した。これにより、SCO は人口 30 億人、世界人口の約 40%を占める巨大経済圏がアジア、ユーラシアに出現することになり、ますますの発展が期待される。

インドはポストチャイナの ICT 新興国としてさらに活躍するものと思われる。中国の経済発展のペースは 6%台に下がり、New Normal になりつつある。一方、インドは経済成長率が 2014 年以來 17 年にかけて 7%から 8%台で推移し好調である。

さらにインドは印度洋に面する 21 カ国を結集する「環インド洋連合」(IORA) 首脳会議をこのほどジャカルタで開催。ASEAN 有力国のインドネシアに加え、BRICS メンバーのインド、南アなども参加した。西南アジアでパキスタン、バングラデシュ、スリランカ、ネパールなどとも関係が深いインドが SCO に参加したことは SCO に好影響を与えるだろう。

すでにインドネシア初の高速鉄道はジャカルタとバンドン間 140 キロ総工費 50 億ドル (5700 億円) を中国が全額資金供与し建設することが本決まりとなった。

中国新疆ウイグル自治区とインド洋に面するパキスタンのグワダル港を道路や鉄道で連結するプロジェクトも動き出している。

中国はミャンマー、バングラデシュ、スリランカ、パキスタンなどにも融資し、港湾建設を開始。21 世紀の海上シルクロード構築を着々と進めている。

一方、カザフスタン、ロシアが主導しているユーラシア経済連合 (EEU) はベラルーシ、アルメニア、キルギス 5 カ国が加入。ユーラシアでの経済共同体構築を努力中である。

その中にはホルゴス国際国境協力センターや、中国とオランダを結ぶ道路回廊として 2010 年に時速 150 キロの高速道路建設が開始されている。11 年には重慶と欧州の直通貨物列車が開通。14 年にはイランをつなぐ鉄道も開通。ペルシア湾経由で中東やアフリカへの物流網建設も動きだし、中央アジアはユーラシアの陸の物流のハブとなりつつある。

「一帯一路」は中国、ロシアが主導の SCO、ロシアが牽引している EEU、さらにインドが主導の IORA がその下部機構となり、アジア、南西アジア、アフリカ、中央アジア、ユーラシアとの連携がさらに強化されると思われる。

このように「一帯一路」の構想ルートは陸路が中国から ;

- ①中央アジア、ロシアを経由して欧州へ
- ②中央アジア、ペルシア湾をへて欧州へ
- ③東南アジア、南アジアからインド洋の三つ。

海上は : ④南シナ海、インド洋から地中海、⑤南シナ海から南太平洋の二つがある。

鉄道運輸では特に、中国からドイツへの鉄道輸送が盛んである。16 年には中国内 28 都市と沿線 11 カ国の 20 都市間に 51 本の国際定期貨物路線が開業。一日 9 便、年間 1702 便に急拡大。このうちドイツ向けが 1034 便と 70%弱がドイツ向けだ。(日経「経済教室」7 月 21 日 唱新・福井県立大教授)

中央アジアを経由する「チャイナ・ランドブリッジ」やシベリア鉄道経由の欧州路線の輸送距離は実に 1 万 2000 キロと地球の直径に匹敵する。それでも輸送期間は海上輸送の 2 分の 1 から 3 分の 1 に短縮され、競争力を増す。これは将来日本のユーラシア鉄道経由の貿易にも競争優位を齎す。この意味でも日本の「一帯一路」、「AIIB」への参加が切望される。

6. 一帯一路と AIIB (アジアインフラ投資銀行)

「一帯一路」はアジアからユーラシア、中近東、アフリカを経てヨーロッパへ向かう陸のシルクロードと、南シナ海からインド洋、地中海を経てヨーロッパへ、それから南シナ海から南太平洋へ向かう 21 世紀海のシルクロードの物流網構築構想だ。

近い将来、19 世紀のスエズ運河、20 世紀のパナマ運河に匹敵する物流革命を齎すとみられる北極海ルートの実現が近づいている。ロシア北極海のヤマル半島での LNG プロジェクトが動き出している。エンジニアリング会社は日本の日揮、フランスのエンジニアリング会社、海運は中国海運会社と日本の大阪三井商船が担当。砕氷付自走の LNG 船建造は韓国の大宇造船所が行っている。日中韓仏露連携の大型 LNG プロジェクトだ。2018 年には LNG 船 3 隻での北極海航路の通年の運航が始まる。画期的な第 3 物流革命の幕開けだ。

2017 年 6 月 22 日にはアジアと欧州を結ぶ最短ルートでオランダの耐氷船「ビッグロール ビューフォート」(2 万 3143 トン)がロシア・ヤマル半島で建造中の液化天然ガス(LNG)施設向けの鉄骨や配管などを積み込み、中国・煙台港を出港。韓国・釜山港、北海道苫小牧港経由 ヤマル半島のサベッタ港へ向かった。ロシア海域でロシア砕氷船と合流する。(どうしんウェブ 7 月 14 日)

アジア開発銀行 (ADB) 試算によれば 2030 年までのアジアでのインフラ資金需要は年間 1.7 兆ドル (約 190 兆円) という。しかし ADB での年間融資能力はわずか 1%の 175 億ドル (2016 年度融資額) だ。この膨大なギャップを埋めるのが参加国 80 か国、資本金 1000 億ドルで北京に本店を有する AIIB(アジアインフラ投資銀行)だ。特に沿線 66 カ国が参加する「一帯一路」諸国向け物流、運送、エネルギー、環境などのインフラ融資はこの AIIB に加え、中国輸出入銀行や国家開発銀行などが出資するシルクロード基金 (Silk Road Fund=資本金 400 億ドル)、上海に本店がある BRICS 銀行 (1000 億ドル、当面は 500 億ドル) が動き出す。それに上海協力機構 (SCO) 開発銀行 (資本金 100 億ドルの予定) などが融資する。さらに下記の 5 基金が融資に協力する体制だ。

- ①中国～ASEAN 投資協力基金
- ②中国～ASEAN 海上協力基金

③中国～ユーラシア経済協力基金 ④アジア地域協力特別基金 ⑤中国～中欧基金

AIIB のこれまでの融資は 16 件、約 25 億ドル。このうち 12 件、19 億ドルが世界銀行、アジア開発銀行 (ADB)、欧州復興開発銀行 (EBRD) などとの協調融資で、慎重な運営を行っている。このことが評価され、6 月 29 日には世界的な格づけ会社の米国ムーディーズ、7 月 13 日には英国のフィッチより最高の格付けトリプル A を取得した。

日本は、AIIB が Governance (企業統治) 人権、環境面からも問題ありと批判している。しかし世界の主要 80 か国が参加している AIIB に日本も早急に加盟し、一帯一路構想に参加しなければ、ユーラシアの開発から取り残され、悔いを千載に残すことになるだろう。

7. ユーラシアを制するものは世界を制する

地政学者で有名な英国のマッキンダーは『ユーラシアの心臓部、中核を制する者が世界を制する』と主張。米国のスパイクマンは『ユーラシア大陸の周辺沿岸部を制する者はユーラシアを制し、世界を制する』と喝破した。『ユーラシアの地政学』石郷岡建 pp144～149

カーター大統領元補佐官のブレジンスキーは『地球上で最も重要な舞台のユーラシア大陸への積極的関与が米国の覇権維持のためには必須だ』と 21 世紀に最大の発展をするユーラシアの重要性を強調している。グローバルビジネス、グローバルマーケティングの観点からも 21 世紀はユーラシアを制する者が世界を制する。21 世紀はユーラシア大陸が世界の貿易・投資・物流の主戦場になることは経済史的にも地政学上、地経学上も間違いない。

水野和夫法政大学教授は「海を制した 18～19 世紀のオランダ、英国、20 世紀の米国に代わり、21 世紀は陸を制する EU、中国、インド、ロシアが発展する」と予測しておられる。

『閉じ行く帝国と逆説の 21 世紀経済』(集英社新書) PP121～129

日本はアジアからヨーロッパに続く世界最大の版図を有するユーラシアの重要性を認識し、「一帯一路」、「AIIB」への参加を 21 世紀の世界戦略としてこの機会に真剣に考えるべきだ。2017 年 5 月 14～16 日、29 カ国の首脳、70 の国際機関代表、130 か国の代表、合計 1500 人が参加した初の「一帯一路」首脳会議で習近平国家主席は最終日に次の点を強調。

1. 「一帯一路」を平和、繁栄、開放、創新、文明の道に
2. 400 億ドルのシルクロード基金を 2 千億元 (約 1 兆 6400 億円) 増資する
3. 中国国家開発銀行、輸出入銀行がインフラ整備などに 3800 億元の特別貸出しを行う
4. 会議期間中 30 以上の国と経済貿易の取り決めに調印。関係国と自由貿易協定を協議
5. 2018 年から中国輸入博覧会を開催
6. 今後 3 年間に「一帯一路」建設に参加する途上国と国際機関に 600 億元を援助
7. 「一帯一路」沿線の途上国に 20 億元の緊急食糧援助を行う
8. 国際機関による沿線国家への協力事業に 10 億ドル (1130 億円) を提供する

次回「一帯一路」首脳会議は 2019 年にインドでの開催が決定した。

8. 結論 アジア・ユーラシア物流革命時代の到来

アンガス・マデイソン教授によれば、1820 年代は印度と中国の 2 カ国で世界の GDP の 60% のシェアを有していた。まさしく PAX Chindia (筆者の造語) の時代であった。

18 世紀後半に英国での蒸気機関発明による産業革命で人類は「農耕時代」から「工業時代」に突入。経済の発展軸が英国へ移動した。PAX Britanica の到来である。その結果、「七つの海を制し、日没することなき大英帝国」が出現した。

その英国も第二次世界大戦で疲弊。戦後、世界経済発展の軸は米国へ移動。PAX Americana 時代が到来。米国が世界に君臨した。しかし米国も 2008 年のリーマンショックを機に国力が低下。21 世紀に入り、世界経済の発展軸がアジアに回帰しつつある。再び、PAX Chindia、PAX Asiana の時代が到来。アジアが急速に発展興隆しつつある。21 世紀の国際市場競争は価格、品質は均等化し最期の競争優位の要因は物流費の削減だ。中国が主導する「一帯一路」戦略はアジアからヨーロッパへ陸と海から物流網を構築し、競争優位を目指す国際貿易、投資戦略である。国際競争力は運賃、物流費が決め手だ。

ICT, AI, ロボティクス、Industrie 4.0 などの第 4 次産業革命時代を迎え、品質、価格はほとんど均質、均等化しつつある。グローバルマーケティング時代の最期の競争優位の要因は物流費の削減だ。物流・輸送戦略が 21 世紀の国際競争力を左右する。この意味で中国主導の「一帯一路」戦略は「ユーラシア物流戦略」だと言っても過言ではない。

まさしく物流でユーラシアを制する者が世界を制する。「一帯一路」戦略は 19 世紀のスエズ運河、20 世紀のパナマ運河に続き、アジアからヨーロッパにまたがる世界最大の版図のユーラシア大陸を陸と海から結節する 21 世紀の壮大なグローバル物流戦略だ。

さらに第 4 の物流革命としてこのユーラシア大陸の北辺部、北極海航路の海運革命が 2018 年に実現する。「一帯一路」は世界の経済、物流に一大革命を齎すだろう。

米国の有名なシンクタンク国際戦略研究所 (CSIS) も中国主導の「一帯一路」(Belt and Road Initiative) の政治、戦略的な影響に関して関心を有し、「中国のユーラシア世紀は到来するか」と題する研究会を 8 月 2 日、関係者を集めてワシントンで開催する。

かかる状況下、わが日本がこの「一帯一路」構想と「AIIB」への参加に出遅れることは歴史に逆行することとなり悔いを千載に残すことになるだろう。一日も早い日本の参加を真剣に検討すべきだ。

以上

主要参考文献 :

1. 『グローバリズム~その先の悲劇に備えよ』(2017) 中野剛志、柴山桂太 集英社

2. 『データ分析の力』(2017) 伊藤公一朗 光文社
3. 『テクノロジー4.0』(2017) 大前研一 KADOKAWA
4. 『アメリカ帝国の終焉』(2017) 進藤栄一 講談社
5. 『脱大日本主義』(2017) 鳩山友紀夫 平凡社
6. 『自由貿易は私たちを幸せにするのか』(2017) 上村雄彦、内田聖子ほか コモンズ
7. “China’s Eurasian Century”(2017)-Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative- Nadege Roland, NBR, Washington
8. “Trilateral Economic Symposium Conference Papers” (2017) The Council on East Asian Community (CEAC)
9. “2015 – 2016 Progress Report of Trilateral Cooperation” (2017)Trilateral Cooperation Secretariat
10. 「名古屋市立大学 22 世紀研究所評論集」(2016) 名古屋市立大学 22 世紀研究所
11. 『閉じゆく帝国と逆説の 21 世紀経済』(2017) 水野和夫 集英社
12. 『アジア産業論』-経済の高度化と統合(2017) 河合明宣、朽木昭文 放送大学
13. 『一帯一路』構想 および交通インフラ計画について (2016) 科学技術振興機構、中国総合研究交流センター
14. “Grand Design for Stability and Prosperity in Northeast Asia” (2002)、NIRA
15. 『AIIB の発足と ASEAN 経済共同体』(2016) 唱 新 晃洋書房
16. 『世界の物流を変える中国の挑戦』(2017) 小島末夫 ケイセイ出版
17. 『東アジア共同体と日本の戦略』(2011) 進藤栄一、中川十郎 桜美林大学出版
18. 『「中国外交戦略」の狙い』(2013) 遠藤誉 WAC
19. 『アジア共同体構想と課題』(2013) 林華生、中川十郎他 蒼蒼社
20. 「伙伴关系の構築と一帯一路」(2017) 江原規由 国際貿易投資研究所
21. 『ユーラシアの地政学』(2004) 石郷岡 建 岩波書店
22. 『東アジア共同体をどう作るか』(2007) 進藤栄一 ちくま新書
23. 『東アジア共同体』(2005) 谷口 誠 岩波新書
24. 『北東アジアグランドデザイン』(2003) 北東アジアグランドデザイン研究会 NIRA
25. 『知識情報戦略』(2009) 石川 昭、中川十郎 編著 税務経理協会
26. 『BRICS の底力』(2008) 小林英夫 ちくま新書
27. 『ゼロ後の世界』(2012) イアンブレマー 日本経済新聞社
28. 『2052』—今後 40 年のグローバル予測—(2013) ランダース 日経 BP
29. 『100 年予測』(2009) ジョージフリードマン 早川書房
30. 「日経経済教室」一帯一路 (上) (2017 年 7 月 20 日) 伊藤亜聖 日本経済新聞
31. 「日経経済教室」一帯一路 (下) (2017 年 7 月 21 日) 唱 新 日本経済新聞
32. 『情報帝国の興亡』(2016) 玉木俊明 講談社現代新書
33. 『未来化する社会』(2016) アレック・ロス ハーパーコリンズ・ジャパン

名古屋市立大学 22 世紀研究所評論集 ; J09

著者連絡先 ; 中川十郎 (Juro Nakagawa)

名古屋市立大学 22 世紀研究所

〒467-8601 愛知県名古屋市瑞穂区瑞穂町字川澄 1

E-mail; jm-naka @ mvb.biglobe.ne.jp (使用時@前後のスペースを除去して下さい)

Published online; August 23, 2017

“One Belt and One Road Initiative and The Asian and Eurasian Future Strategy”
~ With regard to TPP, AEC, RCEP, FTAAP, SCO, EEU and AIIB ~

Juro Nakagawa
Specially Appointed Professor,
22nd Century Institute, Nagoya City University, Japan

Summary

The world will be dramatically changed starting from 2017 to 2020s. There will be the paradigm shift in the global market, of which advanced technology and the innovation of information and communication technology (ICT) will lead. The fourth industrial revolution led by “German Industrie 4.0”, “Chinese Manufacturing 2025” and USA “Industrial Internet”, which make the best use of IOT, Internet, AI and Big Data.

The second paradigm shift is the one of the global market from Europe and the US to Asia. The axis of this shift is led by AEC (ASEAN Economic Community), “One Belt and One Road Initiative” – “Belt and Road Initiative (BRI)” ,which is financially supported by AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) led by China.

The above technology innovation and the shift of the axis of the world economic development to Asia will bring about the dramatic change in the 21st century. This change will be mainly led by China, India and ASEAN 10 countries, which will be followed by 66 countries along BRI such as East Asia, Central Asia, West Asia, Middle East, Africa and Europe.

The Arena of the future Global Market competition is the Eurasia. BRI and AIIB are the Grand Strategies of the Asian Era in the 21st century.

Therefore Japan should participate in BRI and AIIB and should cooperate with China and other member countries of BRI and AIIB for the economic development and peace building in Asia and Eurasia in the 21st Century.