

『一帯一路の現状と将来』
—陸の拠点「西安」と海の拠点「天津」より考察する—

中川 十郎

名古屋市立大学 22 世紀研究所特任教授

1. 総論～はじめに

「一帯一路」の背景

- ①世界発展軸のユーラシアへの回帰、アンガス・マデイソンの GDP 推計(1820～2030)
- ②古代文明発祥地、黄河文明、インダス文明、メソポタミア・シュメール文明、エジプト文明、ギリシア文明、ローマ文明、ユーラシア、北アフリカの一角に誕生
- ③BRICS と「一帯一路」(BRI)
- ④SCO(上海協力機構)、EEU(ユーラシア経済連合)と一帯一路
- ⑤第 3 の物流革命～北極海・氷上シルクロードの出現
- ⑥一帯一路と運命共同体論
- ⑦ユーラシア・グループ、イアン・ブレマー代表の「中国戦略論」と宇野弘文博士の「人間の経済」理論、洪沢栄一の「論語と算盤」理論と一帯一路

2. 各論～シルクロード陸の拠点「西安」と海の拠点「天津」の動向

- ①シルクロード陸の拠点・西安と「一帯一路」北京会議
- ②天津「海の物流拠点と自由貿易試験区」の現状

3. 結論；ユーラシアを制する者は世界を制する～アジア・ユーラシア物流革命時代の到来

- ①地政学からの視点
- ②アジア・ユーラシア物流革命時代の到来

1. 総論～はじめに

「一帯一路」の背景

- ①経済発展軸のユーラシアへの回帰、アンガス・マデイソンの GDP 推計(1820～2030)
アンガス・マデイソンの GDP 推計によれば 200 年前の 1820 年には中国の世界に占める GDP は 32.9%、インドが 16%、アジア全体で 59.3%と約 60%を占めていた。これに対し、西欧 23%、米国 1.8%、日本 3%、先進地域は 27.9%。それが第二次世界大戦後の 1950 年にはそれぞれ、中国、4.6%、インド 4.2%、アジア全体では 14.9%に落ち込み、逆に米国

が 27.3%、西欧 26.2%、日本 3%と先進国が 59.9%と逆転した。

2003 年には中国 15.1%、インド 5.5%でアジアは 40.5%、米国 20.7%、西欧 19.2%、日本 6.6%で先進国 49.6%となった。

12 年後の 2030 年には中国 23.8%、インド 10.4%、アジア全体では 53.3%、米国 17.3%、西欧 13%、日本 3.6%。先進国は 36.4%と 200 年前の 1820 年に近付きアジアが先進国を逆転。すなわち世界は、19 世紀のパックス・ブリタニカ、20 世紀のパクス・アメリカナの時代から 21 世紀は中国、インド (Chindia) の時代、すなわちパックス・チンディア、パクスアシアーナの時代に回帰する。

さらに注目すべきは東南アジアには 4000 万人以上の華僑、華人ネットワークがあることだ。かれらはいわゆる目に見えない中国国家 (Invisible State of China)、仮想現実国家中国 (Virtual State of China) を構成し、東南アジアでビジネス、金融、情報分野で隠然たる力を発揮している。この強力な東南アジアの華人・華僑ネットワークが今後、アジアで特に海のシルクロード構築に際し力を発揮することを認識する必要がある。すでに香港のリカシンググループはアジアを中心に港湾建設で力を発揮している。このような経済史的観点から中国のユーラシアの東から西ヨーロッパへの物流網、インフラ、貿易再構築のグローバル戦略「一带一路」(Belt & Road Initiative=BRI) を理解すべきである。

かかる動きも含め、ヨーロッパ諸国はアジアに注力し、AEM(アジアヨーロッパ会議)を 2 年に一回、開催し、アジアとの関係強化を努力している。

②古代文明発祥地、黄河文明、インダス文明、メソポタミア・シュメール文明、エジプト文明、ギリシア文明、ローマ文明、ユーラシア・北アフリカの一角に誕生

一带一路の活動の中心となるユーラシアは古代文明発祥の地で、中国の黄河文明、印度、パキスタンのインダス文明、イラクのメソポタミア・シュメール文明、北部アフリカのエジプト文明、さらにギリシア、ローマ文明もこのユーラシア・北アフリカに誕生した文明発祥の揺籃地である。幸い筆者は商社時代、イラク、印度駐在時代これらすべての文明発祥地を訪問する機会に恵まれた。いままた 21 世紀に中国の習近平国家主席のリーダーシップでこれらユーラシアの古代文明発祥地を網羅する、ユーラシア大陸に歴史上最大の版図を構築した蒙古帝国を凌駕する一带一路経済圏構想の構築に全力を投入している。これはまた万里の長城建設以上の中国の長期的大構想である。世界最大の版図を誇った蒙古帝国もその活動の中心はユーラシアであった。

そこはまたユーラシアの東西交流が古代より行われた拠点でもあった。すでに BC6 世紀のアケメネス朝ペルシアの東西交流、BC 4 世紀のギリシア・アレキサンダー大王の東方遠征による、ギリシア文明とインド文明の融合文化ヘレニズムの発祥の地でもある。

BC2 世紀の漢の武帝時代の張塞漢の西アジア匈奴対策での長期の西域訪問。古代中国、ローマ、シリア、ペルシア、印度などとのシルクロード交易。13 世紀以来の蒙古帝国のユーラシア最大版図の中央アジア、ユーラシア大陸の制覇、15 世紀・明の鄭和の大船団によ

る東南アジア、印度、アラブ、アフリカとの交易。この過程において中国の地図、火薬、羅針盤、シルク、紙などがマルコポーロなどの活躍でシルクロードを經由して中国からヨーロッパへもたらされ、ヨーロッパの近代化に貢献したのである。

これらの DNA に基づく、上海協力機構（SCO）、ユーラシア経済連合（EEU）などを融合したものが「一帯一路」に結実しているとみるのが歴史的考察からも妥当であろう。

まさしく「一帯一路」は陸と海からシルクロード再興築の歴史的背景を踏まえた中国の遠大な 21 世紀の戦略であると理解すべきであろう。

③BRICS と「一帯一路」(BRI)

BRI は 21 世紀に発展する地上最大のユーラシア大陸とアフリカ大陸の結合を目指す中国の世界戦略である。それはまた 21 世紀の新興国、BRICS（ブラジル、ロシア、インド、中国、南ア）の協力の強化にも貢献するであろう。その動きは AIIB（アジアインフラ投資銀行＝本店:北京、資本金 1000 億ドル）に続く BRICS 新開発銀行（本店:上海、資本金 500 億ドル）の設立にも見て取れる。今後ユーラシアの有力国、中国、インド、ロシアを中心にアフリカの雄、南ア、南米の雄、ブラジルが一帯一路でさらに協力を深め、穩然たる力を発揮するであろう。ちなみに第 2 回、一帯一路首脳会議は 2019 年にインドで開催することが決定している。

④SCO(上海協力機構)、EEU(ユーラシア経済連合)と一帯一路 (BRI)

SCO は 22 年前の 1996 年に中国、ロシア、タジキスタン、キルギスタン、カザフスタンの 5 か国で結成され上海ファイブとして誕生した。2001 年にはウズベキスタンが参加し 6 か国の上海協力機構（SCO）が誕生。中央アジア 6 か国の政治・経済協力機構として実績を上げてきた。2017 年には南西アジアの有力国、インド、パキスタンの加盟により SCO の人口は 30 億人となりユーラシアでの政治・経済分野での影響力をさらに強化した。

一方、ロシア主導の、カザフスタン、ベラルーシ、アルメニア、キルギスのユーラシア経済連合（EEU）も SCO 同様、「一帯一路」の一種の下部機構として活動を強化しており、今後とも SCO とともに BRI の重要なパートナーとして活動をしていくものと思われる。

「一帯一路」については習近平主席が 2013 年にカザフスタンで「陸のシルクロード構想」、インドネシアで「21 世紀海のシルクロード構想」を発表したことが発端との見方がある。

しかし、筆者はその背景には 1996 年に発足の中国、ロシアが主導した「上海ファイブ」、2001 年にカザフスタンを加えた「上海協力機構」(SCO) の 20 年近い協力の経験がすくなくからぬ影響を与えているのではと見ている。SCO の 20 年近い貴重な知験が BRI の設立と運営に役立っているのではないだろうか。

⑤第 3 の物流革命～北極海・氷上シルクロードの出現

19 世紀のスエズ運河、20 世紀のパナマ運河に続き、2018 年に通年の航行が始まる北極海の LNG 自走砕氷船の出現は世界の物流に対してスエズ運河、パナマ運河に匹敵する世界の

物流革命を齎らすとみられる。ロシア北極海のヤマル半島の LNG 基地からアジア向け自走 LNG 砕氷船の通年運航が 18 年に開始される予定である。

これは「一帯一路」の陸のシルクロード、海のシルクロードに続く、21 世紀・北極海氷上シルクロードの出現となり、世界に第 3 の物流革命をもたらすことになるだろう。ロシア北極海ヤマル半島 LNG 基地建設には日本の日揮。自走 LNG 砕氷船建造には韓国・大宇造船所が参加。LNG 船運航には中国海運と日本の大阪三井商船が参加。ロシア、中国、韓国、日本の協力が動き出している。この LNG 船がロシアの LNG を中国、韓国、日本、アジアに輸送する計画は「一帯一路」に画期的な北極海物流革命をもたらすだろう。その推移に十分注目すべきであろう。

⑥「一帯一路」と運命共同体論

3 月 24 日に桜美林大学千駄ヶ谷キャンパスで開催のアジア・ユーラシア総合研究所の研究発表会で国際貿易投資研究所研究主幹の江原規由氏は一帯一路の根底に中国の人類運命共同体の概念があるとの注目すべき見解を発表された。

「今日、このような壮大な理念やプランを世界に提起し、コンセンサスを得られる国は、中国を置いてほかにない。現在 中国は世界経済の成長率に対する寄与率で世界トップの 30%を占めているなど多くの点で世界に多大な貢献をしている。人類運命共同体の理念に同調し、その構築に参加する国が増えている。中国が国際社会において、その利益を代弁するとしている発展途上国や 100 余カ国が支持・参加する一帯一路は沿線国から支持を受けている。」と発言があったが筆者も全く同感である。

⑦ユーラシア・グループ、イアン・ブレマー代表の「中国戦略論」と宇野弘文博士の「人間の経済」理論、渋沢栄一の「論語と算盤」理論と「一帯一路」

未来予測研究家のイアン・ブレマー代表は「今日、世界で未来志向に基づき、世界戦略を打ち出している国はヨーロッパでもアメリカでもない。それは唯一中国のみだ」と喝破している。これは中国の未来戦略「一帯一路」を指しているのではないか。

ノーベル経済学賞候補の呼び声高かった故宇野弘文博士は著書『人間と経済』でアダム・スミスの国富論の“*There is no wealth, but life*”の「富を求めるのは、道を開くためである」と解し、経済に倫理、道徳の必要性を力説しておられる。

明治時代の日本資本主義の父、渋沢栄一は有名な著書「論語と算盤」でこれまた倫理の必要性を強調しておられる。中国の「一帯一路」戦略が世界の人類共同体、格差の無い人類の幸せを希求するものであることを祈念したい。

2. 各論～シルクロード陸の拠点「西安」と海の拠点「天津」の動向

①シルクロード陸の拠点・西安と「一帯一路」北京会議

2017 年 8 月 24 日北京にて第二次中日(陝西)合作検討会 (陝西省～日本ビジネス交流会)

が陝西省商務庁、JETRO 北京事務所主催で開催された。「一帯一路」の陸の拠点の一つとなる「西安」関係者が参加するとのことで筆者はこの会議に日本から参加した。西安側からは一帯一路の陸のシルクロードの起点となるところより、日本からの一帯一路への参加を強く要請があった。だが日本側は腰が引けており、将来のために「一帯一路」関係情報を収集しようとの感が否めなかった。筆者はこれに対し、21 世紀のユーラシアにおける巨大プロジェクトとしての一帯一路に日本としてぜひ参加すべきだと主張した。日本企業関係者は日本本社が「一帯一路」に日本政府や経済関係機関に気兼ねし現地日本企業は積極的に動くことに慎重で消極的な雰囲気であった。

中国側の説明で西安近辺は陸のシルクロードの拠点として特に陸、空の物流網の構築、関連施設、インフラの建設が急速に進んでおり、日本の出遅れが痛感された。このままでは日本は欧米や韓国などの外国勢に大きく出遅れることが危惧される。すでに韓国サムソンは西安に 8000 億円の巨額を投資して、スマホや携帯電話の半導体など製造をもくろんでいる。これに対して日本は西安で富士通が従業員を 2 倍に増員するとか、小松建機なども対応を考慮中である。一方、日通は一帯一路を見据えて、倉庫の拡張など図っているようである。さらに「世界日通」のモットーを掲げる日通は「一帯一路」への対応として「アジアポーダレス物流網戦略」と題して、青島、大連経由、シベリア鉄道でのユーラシア物流網構築に努力している。しかしアジアの韓国ほかの国々の動きに比して、日本には長期的かつ戦略的なマーケティング戦略がないのは残念である。一帯一路に関する長期的かつ戦略的な日本の対応が強く望まれた会議であった。

②天津「海の物流拠点と自由貿易試験区」の現状

北京、上海、重慶とならび中央政府直轄市である天津市は広大な敷地に先端的かつ意欲的な健康医療特区、自由貿易試験特区、工業団地を有し、かつ中国東北部の海のシルクロード主要港として今後、「一帯一路」に関して重要な拠点の一つになるとの認識から日本ビジネスインテリジェンス協会（BIS）ミッション 18 名を 2018 年 1 月 29 日～2 月 1 日に派遣し、現地視察を行った。天津市は JETRO と協力の MOU も結んでおり、日本との関係強化に熱心であった。今後高齢化が進む中国にあって、天津市はとくに健康医療について長期的な観点から戦略を練っており、今後の日本の健康医療協力、医療観光分野での重要な相手との印象を強くした。上海、シンセン、広州などに次ぎ、中国で 2017 年コンテナ取扱量で第 6 位の天津港は広大な敷地に広いコンテナヤードを有し、天津から 120 キロの後背地北京を有する天津市は「一帯一路」の北東部中国の海と陸の物流の結節点として重要であるとの認識を強くした。

新幹線で 40 分と首都北京市にも至近な港湾都市であるところより、一帯一路にも関心が高く、しばしば「一帯一路」研究会や講座、講演会が開かれ研究が進んでいることを実感した。日本にも近い中国北東部港湾都市ゆえ、今後日本との提携強化が肝要と痛感した次第である。

3. 結論～ユーラシアを制するものは世界を制する～アジア・ユーラシア物流革命時代の到来

①地政学からの視点

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。一方、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。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インフラ建設、貿易、投資の主戦場になることは経済史的にも地政学、地経学上も間違いないところである。日本はアジアからヨーロッパへ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」、そのプロジェクト資金を融資する「AIIB」（アジアインフラ投資銀行）への参加を日本の 21 世紀の世界戦略、グローバル戦略として真剣に考慮すべきである。

②アジア・ユーラシア物流革命時代の到来

既に検証してきたように 1820 年代は中国、インド（Chindia＝筆者の造語）、アジアで世界の GDP の 60%近くを占めていた。

18 世紀後半の英国での産業革命で人類は「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。しかし『イギリスの覇権（パックスブリタニカ）最大の要因はイギリスの産業革命ではなく(中略)イギリスが物流を重視したことである。』

（玉木敏明『物流が世界史をどう変えたのか』PHP 新社）

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 の時代が到来。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下降。21 世紀に入り、世界経済発展の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ことは、これまで見てきた通りである。

21 世紀のグローバル・マーケット競争は価格、品質が均等化し、最期の競争優位の要素は物流費の低減如何となりつつある。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、国際競争優位を齎す国際貿易、投資戦略である。国際競争力は運賃、すなはち物流費が重要なファクターとなる。

IOT, AI, ロボテイクス、Industrie 4.0 などの技術革新時代を迎え、品質、価格はほぼ

均質化、均等化しつつある。グローバル競争時代の最後の競争優位のカギは物流費の削減が中心となる。この意味で国際物流・輸送戦略が 21 世紀の競争力を左右する。以上から中国主導の「一帯一路」戦略はユーラシア物流戦略でもあると言っても過言ではないだろう。

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」物流戦略は 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（5070 万 KM²、陸地面積の 34.1%）、地続きのアフリカ大陸（2920 万 KM²、19.6%）を 21 世紀に陸と海から結節する壮大なグローバル物流戦略である。

さらに先にも述べた如く、「一帯一路」に続く、第 4 の物流革命としてのユーラシア大陸の北辺部、北極海航路の氷上シルクロード海運革命が 2018 年に実現する。この意味で「一帯一路」は世界の経済、物流に一大革命をもたらすだろう。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切望する次第である。 以上

参考文献；

1. アンガスマディソン GDP 推計 {1820~2030} Angus Madison, "Shares of The Rich and the Rest in the World Economy; Income Divergence Between Nations, 1820~2030," Asian Economic Policy Review (2008) 3, 学会会報 2009V, "ポストクライシスの国際政治" (田中明彦)
2. 「Super China “中華復興の夢と課題”」周 偉生 2018 年 4 月 20 日講演会で配布資料
3. 「欧州における中国の「一帯一路」～構想と同国の投資・プロジェクトの実像」JETRO ブリュッセル事務所、海外調査部、欧州ロシア CIS 課 2018 年
4. 「国際開発ジャーナル」2018 年 June 号“特集 一帯一路と日本～対中協調に転換か”
5. 中国「一帯一路」構想および交通インフラ計画について～国立科学技術振興機構、中国総合研究交流センター（CRCC）2016 年
6. 『「一帯一路」の提唱と中日経済協力の新たな好機』中国国務院発展研究センター対外経済研究部長 趙 晋平 2016 年 10 月 20 日 東京での講演資料
7. 「一帯一路から見たアジア・ユーラシアのグローバルマ - ケーティング戦略」中川十郎、工学院大学孔子学院「一帯一路」講座資料 2017 年 7 月 24 日
8. 「一帯一路構想と AIIB 設立の背景」田中哲二 Vol. 70、No.1「中国研究月報」No.815 2016 年 1 月号
9. 『習近平主席が提唱する新しい経済圏構想「一帯一路」詳説』王 義 椀、川村明美訳 日本僑報社 2017 年
10. 『世界のパワーシフトとアジア』朱建栄 編著 花伝社 2017 年
11. 『なぜいま東アジア共同体なのか』鳩山友紀夫他東アジア共同体研究所編花伝社 2017 年

12. 『習近平の夢』 矢吹 晋 花伝社 2017 年
13. 『習近平が変えた中国』 天児 慧 編著 小学館 2018 年
14. 『世界経済全史』 宮崎正勝 日本実業出版社 2017 年
15. 『仕事に効く教養としての「世界史」』 出口治朗 小学館 平成 26 年
16. 『東アジア連携の道を開く』 進藤栄一、中川十郎他 花伝社 2017 年
17. 『ユーラシアの地政学』 石郷岡 建 岩波書店 2004 年
18. 『アメリカ帝国の終焉』 進藤栄一 講談社現代新書 2017 年
19. 『「米中経済戦争の内実」を読み解く』 津上俊哉 PHP 新書 2017 年
20. 『世界の未来』 エマヌエル・トッド 朝日新書 2018 年
21. 『ユーラシア胎動』 ～ロシア、中国、中央アジア～ 堀江則雄 岩波新書 2010 年
22. 『シルクロードの古代都市』 加藤九祥 岩波新書 2013 年
23. 『遣唐使』 東野治之 岩波新書 2016 年
24. 『人間の経済』 宇沢弘文 新潮新書 2017 年
25. 『東アジア共同体と日本の戦略』 進藤栄一、中川十郎他 桜美林大学 2011 年
26. 『物流は世界史をどう変えたのか』 玉木俊明 PHP 新書 2018 年
27. 『海が作った世界史』 村山秀太郎 監修 実業之日本社 2017 年

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 (使用时@前後のスペースを除去して下さい)

Published online; July 2, 2018