

中国成長パターンで進む一帯一路

一帯一路と連動して、中国国内でも猛烈な勢いで地域発展構想が動き出している。

麗澤大学 外国語学部 客員教授
株式会社グローヴァ 顧問

三瀧正道

なぜ、日本政府や日本企業、さらにはごく少数を除く多くのチャイナウォッチャーが、中国の動きに対し判断を誤り、後手後手に回るのか。その理由は、中国成長パターンに対する理解不足にある。経済統計から他の国と比較して予想しても意味がない。中国ビジネスに精通した人材を、長期計画を立てて育成していく必要がある。

「中国の夢」で国民に希望を

2017年秋の党大会が終わり、20年以降に向けて動き出した。選出された新政治局常務委員7人の中に50代はいない。「核心」と呼ばれるようになった習近平が22年以降も続投か、との見方が出ている。習近平は「ニューノーマル」(新常态)を掲げ、成長率は6%台に減速した。「中国の夢」を打ち上げ国民に希望を抱かせる一方で、さらなる行政・金融改革を進めている。

第12次5カ年計画(2011～15年)は、鄧小平に始まる78年からの発展の総仕上げとも言える。その中に盛り込まれた地域発展国家三大プロジェクトが、「一帯一路」「長江経済ベルト」「京津冀(北京・天津・河北省の一体化)」である。

「多帯多路」で起こる物流革命

一帯一路は壮大な構想であるため、日本では「余った鉄やセメントを処分するためではないか」「大ぶろしきで中身がない」「砂上の楼閣」などと言われるが、大間違いだ。まずアドバルーンを上げるのが中国式。大コンセプトだけ上げておいて「あとはみんなで考えよう」「法律も実施細則も決まっていないから、自由にやれる」「問題が起き

たら、その時に対応すればいい」、中国人はマイナスをプラスに考える。議論が深まっていくうちに見事なアイデアが出てくる。

アジアインフラ投資銀行(AIIB)、BRICS 開発銀行などを活用しながら周辺諸国との経済関係を強化し陸路と海路の両翼でユーラシアを懐に抱き込む一帯一路は、北極海航路、シベリア鉄道など6本の横軸と、ミャンマー、パキスタンなどへの5本の縦軸から構成されつつあり、もはや一帯一路ではなく「多帯多路」と言っている。物流の革命を起こすものだ(表)。

表：6本の横軸と5本の縦軸

○6本の横軸—北から順に

- ①北極海航路
- ②シベリア鉄道
浙江省・蘇州—内モンゴル自治区・満州里—ヨーロッパ
- ③ユーラシアンランドブリッジ本線
湖北省・武漢—新疆—中央アジア—ドイツ
浙江省・義烏—新疆—中央アジア—ドイツ—スペイン
- ④ユーラシアンランドブリッジ支線構想
-1：モンゴル人民共和国—吉林省—図們江—日本海
-2：アゼルバイジャン—ジョージア—トルコ
- ⑤昆明—バングラデシュ—インド経済回廊
- ⑥海のシルクロード
ミャンマー、バングラデシュ、スリランカ、パキスタン、さらにギリシャやスペインの港に拠点

○5本の縦軸—東から順に

- ①黒竜江省・ハルビン市—綏芬河—ロシアのポストチヌイ港・ウラジオストク港—韓国の釜山港(ハルビンでシベリア鉄道に接続)
- ②東南アジアとの“一軸両翼”
“一軸”：広西チワン族自治区—南寧—シンガポール経済走廊と昆明—シンガポールを結ぶ汎アジア鉄道の建設
“両翼”：汎北部湾経済圏
広西チワン族自治区北部湾と海のASEAN 諸国
グレートメコン経済圏
雲南省の省都昆明からメコン河流域諸国へ
- ③中国とミャンマーの提携
- ④中国とパキスタンの提携
- ⑤ハンガリー—セルビア鉄道建設

(出所) 講演会資料から抜粋