

3 マレーシアにおける「一帯一路」戦略

小野沢 純 *Jun Onozawa*

(一財)国際貿易投資研究所 客員研究員

要約

- ・ マレーシアの対中関係は緊密化している。大きな要因は、習近平国家主席の主導する「一帯一路」にナジブ政権がコミットしたからだ。
- ・ 現在、マレーシアで約30件を超える「一帯一路」関連プロジェクトが動いている。電力、鉄道、港湾、不動産、工業団地などのインフラ投資を中心に、製造業やIT、教育など幅広い分野に及ぶ。
- ・ マレーシアの「一帯一路」戦略への参入の特徴は、ナジブ首相と習近平国家主席・李活強首相との首脳会談によるトップダウンで始まったこと。
- ・ ナジブ首相が設立した1MDB（政府系投資ファンド）が巨額債務を抱え、これを救済するためにチャイナマネーに依存するところからマレーシアの「一帯一路」戦略が動き出した。
- ・ 東海岸鉄道建設とクアantan港湾、マラッカ海峡の港湾整備にかかわる中国国有企業の大規模投資が戦略的輸送インフラをもたらす。
- ・ 「一帯一路」を通じて、ナジブ首相の“中国を利用し、利用される”側面が浮き彫りにされた。

1. はじめに

マレーシアと中国との関係はかつてないほど緊密化している。

貿易面では対中貿易が今や最も大きな比重を占めるようになった。輸出入とも約10年前から日本を追い越して中国が重要な貿易パートナーになっている(表1)。2016年の対中貿易総額は834億ドル。そして中国の対ASEAN貿易でもマレーシアが最大の貿易パートナーになっている(Star, 31/5/2014)。直接投資面でも、昨2016年に中国からの投資がトップに躍り出た。中国の製造業投資認可額が前年を倍増する48億リングットに達し、全体の17%を占め、日本の19億リングットを大きく引き離れた(表2)。

このようなマレーシアの対中関係緊密化をもたらしている大きな要因のひとつは、2013年から中国の習近平国家主席が主導する「一帯一路」戦略^{注1}にナジブ政権がびったりコミットするように、鉄道、港湾、工業団地、新都市開発などのインフラ投資や不動産開発を中心に中国企業とチャイナマネーに依存する傾向が数年前から強まっていることだ。

このようなマレーシアの対中接近について、マレーシア国内で賛否両論あるが、ここではマレーシアが中国の「一帯一路」戦略をどのように取り組んできたのか、現在すでに動いているあるいは計画中の「一帯一路」関連プロジェクトとはどのようなものか、マレーシアと中国にとってどんな狙いとメリットがあるのか、また、どのような問題があるのか、について検討してみる。

(通貨リングット:RMと略称し、2017年10月初旬1リングット≒27円)

表1 マレーシアの対中・対日貿易シェアの変化(2004年~2016年)

(%)

年	輸出シェア		輸入シェア	
	日本	中国	日本	中国
2004年	10.1	6.7	16.1	9.8
2008年	10.7	10.1	12.5	12.4
2009年	9.7	12.2	12.5	14.0

2010年	10.5	12.5	12.6	12.6
2013年	11.0	13.5	8.7	16.4
2016年	8.1	12.5	8.2	20.4

出所：BNM, *Malaysia Monthly Statistical Bulletin* 各号

表2 マレーシア 2016年の外国資本投資認可額（製造業）

順位・国	投資件数	投資額 (100万RM)	構成比 (%)
1位 中国	33	4,775	17.4
2位 オランダ	18	3,216	11.7
3位 ドイツ	21	2,645	9.6
4位 英国	13	2,575	9.4
5位 韓国	8	2,169	7.9
6位 シンガポール	96	2,114	7.7
7位 日本	53	1,862	6.8
総計	418	27,417	100.0

出所：「通商弘報」2017年4月12日、原資料はMIDA

2. 「一帯一路」戦略にコミットするマレーシア

2.1. 首脳訪問からプロジェクトが具体化

対中貿易がトップの座を占めるようになった2009年は、ちょうどナジブ政権が発足した年でもあり、ナジブ首相は中国との関係強化にすぐ取り組んだ。就任二ヵ月後に中国を公式訪問して胡錦濤主席、温家宝首相と会談した結果、両政府は「戦略的協力のための共同行動」に調印した。同年11月にマレーシアに来訪した胡錦濤主席は、貿易拡大のほか、教育、科学技術、文化、観光、さらには防衛安全面での交流促進などの戦略的協力関係を提案し、ナジブ首相も全面的に同意した。

2011年4月の温家宝首相の来訪に際して、両国間で8項目の覚書が交わ

された。IT分野ではファーウェイ（華為技術）によるマルチメディア開発（MSC）への人材開発、ZTE（中興通訊）とDiGiテレコミュニケーションズの通信インフラ契約、中国華電工程（CHEC）による石炭火力発電所の建設契約など具体的な開発プロジェクトが対象になったほか、高等教育における両国間の学位の承認、マラヤ大学と北京外国語大学による中国研究センター（Institute of China Studies）をマラヤ大学に設置する、など教育面での交流について締結された。

2013年になると、インドネシア国会で「21世紀海上シルクロード」（「一路」）構想を演説したばかりの習近平国家主席は、その翌日（10月4日）マレーシアを公式訪問した。習近平国家主席の来訪を契機に、マレーシア・中国関係を「包括的戦略パートナーシップ」に格上げした。これによって、ASEANの中ではマレーシアが最初に「一带一路」戦略を本格的に展開するようになった。

2014年5月31日、北京の天安門広場に面した人民大会堂でマレーシア・中国国交樹立40周年記念式典がナジブ首相と李克強首相のもとで行われた。40年前のちょうど同じ5月31日に同じ人民大会堂で、ナジブ首相の父親でもあるラザク首相と周恩来首相の間でマレーシアと中国の国交樹立協定が調印された。この式典にマレーシア側はマレーシア華人商工会（ACCCIM）を中心としたマレーシア・中国ビジネス協議会の代表約300人の大部隊が首相に同行し、式典後の「中国・マレーシアハイレベル経済フォーラム」に参加した。ここでマレーシア・中国の経済関係強化が謳われ、実業界でも「一带一路」戦略が改めて確認された。

表3 マレーシア・中国の首脳陣交流と「一带一路」戦略

年	主な出来事
2009年	・ナジブ首相の中国公式訪問、胡錦濤主席と会談（6月3日） ・胡錦濤主席が来マ（APEC首脳会議）（11月10日）
2010年	・ASEAN中国自由貿易協定（ACFTA）に基づき、2010年からマレーシア・中国間の商品の9割が関税率撤廃
2011年	・温家宝首相が来マ（4月26日） ・中国・マレーシア欽州公表団地建設（10月21日）

2012年	・マレーシア・中国クアンタン工業団地建設（12月）
2013年	・習主席が中国・マレーシア関係を「包括的戦略パートナーシップ」に格上げ（10月4日）
2014年	・マレーシア・中国の国交樹立40周年記念式典（北京の人民大会堂、5月31日） ・マラッカ・ゲートウェイ構想が発足（2月7日）
2015年	・マニラで習主席とナジブ首相の首脳会談（11月17日） ・李克強首相とナジブ首相の間で協力覚書8件に署名（11月23日） ・1MDBの独立系発電所エドラ社を中国広核集団（CGN）へ売却（5月） ・バンドル・マレーシアの株式60%を中国中鉄（CREC）コンソーシアムへ売却する契約（12月31日、その後2017年5月3日に白紙撤回）
2016年	・ナジブ首相訪中、「一帯一路」関連の大型案件（14件1,440億RM）が基本合意（11月1日） ・MCAが「マレーシア華人企業の一帯一路宣言」（12月12日）
2017年	・ナジブ首相、習主席・李克強首相と会談、「一帯一路」関連の覚書（5月13日） ・「一帯一路」関連の開発プロジェクト9件（312億RM）の覚書（5月14日） ・「一帯一路」国際協力サミットフォーラムにナジブ首相が出席（5月14-15日） ・国民車プロトンの株式49.9%を中国の吉利汽車に売却完了（9月29日）

出所：各種報道からまとめた

2015年になると、来訪した李克強首相とナジブ首相の間で、貿易と投資を促進する相互協力に関する覚書8件が締結された；鉄鋼や造船、情報通信技術（IT）、発電、鉄道、姉妹工業団地の開発促進、両国の港湾アライアンス（マレーシア6港、中国10港）、登録商標の登録、知的財産（IP）の保護などに関する覚書。また、マレーシア国際戦略研究所（ISIS）と中国社会科学院（CASS）がシンクタンク・レベルで相互協力することになった。

一方、巨額の債務を抱えた政府系投資ファンドの1MDB社が傘下の独立系発電所エドラ社を2015年5月に中国の国有企業である中国広核集団（CGN）へ全額（97億RM）売却した。さらに、同年12月には1MDB傘下のバンドル・マレーシア社の株式60%（74億RM）を同様に中国中鉄（CREC）コンソーシアムに売却する契約がまとまった。いずれも後述するように、ナジブ首相が直接統括する1MDBの問題^{注2}が「一帯一路」にからんでくる。

2016年10月末に訪中したナジブ首相は、習近平国家主席、李首相と会談して、「中国は真の友人であり、戦略的パートナーである」と表明した（FMT,31/10/2017）。そして、「一帯一路」戦略に関連する14件の大型プロジェクト（1,440億RM）について中国側と合意した。東海岸鉄道（ECRL）建設やバンドル・マレーシアの土地開発と融資計画、マラッカ・ゲートウェイ計画、

グリーン・テクノロジー工業団地造成などのインフラ開発、電子商取引、インターネット販売技術などのIT分野での協力プロジェクト、さらには鉄鋼、結晶系シリコン太陽電池モジュール工場、ツバメの巣の薬効に関する研究開発、ツバメの巣の中国市場開拓などが対象になっている。これによって、チャイナマネーに期待するマレーシアの対中接近はさらに明白になった。

2017年5月、北京での「一带一路」国際協力サミットフォーラム出席のナジブ首相と会談した習近平国家主席は、「今の中国・マレーシア関係はこれまでにないベストの関係にある。中国としてはマレーシアとの戦略的パートナーシップを推進して両国関係をさらに改善したい」と述べた(MI,14/5/2017)。これに対してナジブ首相も、「マレーシアと中国は隣人同志だけでなく、信頼できる腹心の友」とまで習近平国家主席に伝えた(Bernama,13/5/2017)。

また、5月13日の李克強首相とナジブ首相との会談では、「一带一路」戦略について三つの覚書が交わされた；

- 1) マレーシア貿易産業省と中国国家発展改革委員会(NDRC)との間で、「一带一路」戦略による貿易と投資拡大を通じて相互の経済発展を推進する覚書。中国側は、今後5年間にマレーシアから2兆ドルを輸入し、マレーシアに1,500億ドルを投資し、1万人の研修生を受け入れる用意があることを明らかにした(Bernama, 13/5/2017)
- 2) マレーシア運輸省と中国商務部との間で、鉄道や港湾、空港などインフラ開発を推進する覚書
- 3) マレーシアの生鮮パイナップル輸出促進のための植物検疫に関する覚書
さらに、5月14日に両国の企業の間で、港湾や空港、建設などのインフラ投資、農水産、工業など「一带一路」戦略にかかわる総額312億RMに及ぶ9つの開発案件についてそれぞれ覚書が締結された(Bernama,14/5/2017)。

2.2. マレーシアの「一带一路」戦略の取り組み

このようにマレーシアと中国の首脳陣往来によって両国の協力関係がしだいに構築され、「一带一路」についても2014年ごろから徐々に具体化されてきた。

では、マレーシア側は「一帯一路」戦略にどのように取り組んできたのか。

外国との経済協力については本来ならばEPU（経済企画庁）が担当するのだが、「一帯一路」戦略についてはナジブ首相直属の総理府がイニシアティブをとっている。とくにナジブ首相に任命された閣僚級の中国担当特使オン・カーティン氏（元マレーシア華人公会党首）が中国政府との交渉窓口になっている。なぜか。「一帯一路」戦略で対象になっているインフラ開発のほとんどは、不思議なことにEPUの管轄する「マレーシア計画」（「第10次マレーシア計画」2011～2015年および「第11次マレーシア計画」2016～2020年）の中で直接対象になっていない。これは「一帯一路」戦略に関連するプロジェクトがマレーシア計画とは別に両国政府のハイレベルの方針に沿って導入されたからである。

首相の訪中に同行する中国担当特使がプロジェクト実現に向けての道筋を指揮し、貿易と投資は貿易産業省が中国の国家発展改革委員会と交渉し、インフラ開発は運輸省と中国商務部が担当している。

次に重要な役割を果たしているのが与党連合の一翼を担う華人系政党MCA（マレーシア華人公会）の存在である。MCAには二つの役割がある。ひとつは「一帯一路」についてMCAが中国共産党国際部会とタイアップしていることだ。2015年7月に北京でMCAと中国経済協力センター（CECC）との共催で「第1回一帯一路戦略：中国・マレーシア商工業ダイアログ」が開催され、2016年9月に今度はクアラルンプールで第2回ダイアログをMCAが開催して、中国共産党にマレーシアの実業界の実態を説明している。商談会も企画し、中国企業62社とマレーシア企業20社が参加した（Star, 3/9/2016）。また、MCAの仲立ちで福建省廈門の企業群による「マレーシア・廈門商業会議所」（MXCC）が2017年6月に発足した。国内での政治的影響力が後退しているMCAにとっては「一帯一路」が復活剤になると見込んだのだろうか。それにしても中国共産党とマレーシア華人公会がコラボレートするとは誰も想像しなかった。

もう一つはMCAが音頭をとって華人企業に「一帯一路」を広報する役割を担う。「一帯一路」構想を支援する目的で、華人業界46団体による「マ

レーシア華人企業の一帯一路宣言」が2016年12月にMCA本部で署名された。同時に華人中小企業へ情報提供する“MCA Belt and Road Centre”がMCA内に設置された(Star, 12/12/2016)。このように、「一帯一路」戦略は、MCAがバックアップする形で華人企業に新たなビジネス・チャンスを提供する枠組みが用意されたといえる。

3. 「一帯一路」関連のプロジェクト

以上の流れから、2017年10月現在、マレーシアではおよそ30件を超える「一帯一路」戦略に関連する開発プロジェクトが計画中のものも含めて動いている。それらのプロジェクト・リストと参入する中国企業は表4が示すとおりである。対象の分野は、鉄道や港湾、電力、埋立工事、工業団地造成などインフラ部門を中心に、製造業、IT産業、農水産、観光関連業、教育などと幅広い。

表4 マレーシアにおける中国の「一帯一路」関連の主要プロジェクト

2017年9月末現在

分野	プロジェクト	対応する中国企業
電力	1. IMDBの独立系発電-エドラ社を中国の国有企業へ全額売却(98.3億RM)	中国広核集団(China General Nuclear Power Corp: CGN)
鉄道	2. 東海岸鉄道建設(ECRL)、総工費550億RM、中国の借款、中国企業が請負う 3. ゲマスージョホール・バル197km電化複線鉄道建設を中国企業に委託(70億RM) 4. (KL-シンガポール間)の高速鉄道構想、2018年に入札予定)	中国交通建設集団(CCCC) 中国鉄路(China Railwayなど3社のコンソーシアム)、(中国と日本の競合が必至)
港湾	5. マラッカ・ゲートウェイ;マラッカ沖合の3人工島に港湾など総合開発(430億RM) その内、港湾(マラッカ・ゲートウェイ深水港)建設;2019年完工予定 6. クアantan港の拡張;中国企業と合弁で大型船入港のための浚渫工事(80億RM) 7. クアラリング国際港;コンテナ・ターミナルと燃料備蓄基地の建設(29.2億ドル)	中国電信集団国際工程(Powerchina International Group Ltd)、深セン港(Shenzhen Yantian port)、日照港(Rizhao port)が地場KAJ Development社と提携 広西チワン族自治区企業(Guangxi Beibu Gulf International Port Group)40%、マ側IJM60%の合弁 中国中鉄(CREC)の融資

不動産開発	<p>8. Forest City; ジョホール海峽の人工島4つに住宅街、オフィス、学校など大型総合的都市開発計画 (総工費 1,050 億 RM)</p> <p>9. バンダル・マレーシア開発; 1MDB による空軍飛行場跡地の大型都市開発</p> <p>10. 1MDB の国際金融地区 TRX に超高層タワー Signature Tower (452m, 2021 年完工予定, 総工費 35 億 RM) と “CCCC Tower”</p> <p>11. Semenyih ダイヤモンド・シテイ開発; カジャン地区における別荘風高級住宅街</p> <p>12. 3Nvenue 開発; KL 市内での 2.4 万 m² の複合型不動産開発</p> <p>13. サバ州コタキナバルの The Shore 多目的商業ハブ開発、51 億ドル (2022 年完工) < イスカンダル地帯の不動産開発; 3 件 ></p> <p>14. メディナ地区でのコンドミニアム建設</p> <p>15. 臨海都市 Danga Bay 複合開発 (32 億ドル)</p> <p>16. タンジョン・プトゥリ複合開発 (45 億 RM)</p>	<p>碧桂園 (Country Garden)</p> <p>中国中鉄 (CREC) の資本参加が白紙撤回され、新たに中国 7 社、日本 2 社の申請を審査中 中国建築 (CSCEC), 中国建設銀行、中国交通建設集団 (CCCC)</p> <p>碧桂園 (Country Garden)</p> <p>中国中鉄 (CREC) 30% 出資の合弁事業 中国中鉄 (CREC) と Titijaya Land Bhd との合弁事業</p> <p>卓達集団 (Zhouda Real Estate Group) 緑地集団 (Greenland Group) 富力公主湾 (Guangzhou R&F Properties Co)</p>
橋梁	17. ベナン第二大橋 (24km, 総工費 45 億 RM)	中国港湾建設 (CHEC)
埋立工事	18. ベナン湾岸の埋め立て (2018 年完工予定) 19. クアantan臨海リゾート都市開発; 沿岸埋め立て (500 エーカー) とリゾート開発	中国交通建設集団 (CCCC) 中交疏浚 (CCCC Dredging) が 50% 出資
工業団地	20. 広西チワン自治区欽州市の中馬欽州工業団地建設 (2011 年) 21. マレーシア・中国クアantan工業団地造成 (MCKIP, 2012 年); 欽州の姉妹団地 22. プカングリーン・テクノロジー工業団地とバイオマス / 太陽熱発電所 (20 億 BM)	欽州金谷投資と Qinzhou Development の合弁事業 Guangxi Beibu Gulf Inter, Qinzhou Investment) との JV BHS が中国核建 (HXCC) と提携
製造業	23. サマラジュ工業団地に能力 500 万トンの鉄鋼工場 (30 億ドル) 24. クアantan工業団地 (MCKIP) の高炭素鋼棒、線材、H 形鋼など能力 350 万トンの鋼材工場 (Alliance Steel (M) 社) 25. サラワクでメタノールと同誘導体生産 (87 億 RM) 26. 国民車プロトンの株式 49.9% を中国自動車メーカー吉利が取得 (2017 年 5 月)	河北新武安鉄鋼集団 (Hebei Xinwuan Steel Group) と中冶海外工程 (MCC) 広西壮族自治区企業 (Guangxi Beibu Gulf International Port Group), 広西盛隆冶金 (Guangxi Shenglong Metallurgical) Huanqiu Contracting & Engineering Co. 吉利汽車 (Geely Automobile)
IT	27. デジタル自由貿易区 (DFTZ) がクアラランポールに設立 (2017 年 3 月) 28. アリババ集団と共同の「世界電子貿易プラットフォーム」(eWTP) (2017 年 7 月) 29. ジョホールにロボット未来都市構想 (ロボット工業のハブ、150 億 RM)	阿里巴巴集団 (Alibaba Group) 同上 新松機器投資 (Siasun Robot Investment)

農水産	30. クアラ・クダにマグロ漁業センター（インド洋漁業基地と加工工場）（30 億 RM） 31. パナナ・南洋果実の対中輸出（66.5 億 RM）	青島市の魯海丰集団（Lu Hai Feng Group） 大南集団（Dashang Group）
研究開発・教育	32. ツバメの巣のエキスと薬効の規格化に関する研究開発（2016 年 11 月覚書） 33. 廈門大学マレーシア分校が開校（2016 年 2 月）	Royal Bird's Nest Sdn Bhd と WalletCompany-International Ltd. 北京大学 Xiamen University, Malaysia Campus (XMUMC)

出所：各種情報からまとめた

このうち主要な「一帯一路」プロジェクトについてその特徴を概観しよう。
<鉄道：東海岸鉄道建設（ECRL：East Coast Rail Link）>

マラッカ海峡のクラン港から首都クアラルンプールを經由して南シナ海に面したマレー半島東海岸沿いクランタン州トゥパットまで延びる 660km の鉄道建設。総工費 550 億リングットの 85% を中国輸出入銀行から借款契約した（20 年返済）。建設を請け負う中国交通建設集団（CCCC）と Malaysia Rail Link Sdn Bhd との間で設計・調達・建設の契約が 2016 年 11 月に交わされ、2017 年 8 月に着工し、7 年後の 2024 年に完工の予定。マラッカ海峡のクラン港から陸路で南シナ海のクアンタン港へ貨物輸送できることになる。

なお、クアラルンプール・シンガポール間的高速鉄道構想については、マレーシアのリオウ運輸相兼 MCA 総裁がすでに 2016 年 6 月の時点で「この高速鉄道構想は昆明からシンガポールまでの中国・ASEAN を結ぶ一帯一路戦略の一環である」と言い切っている（Bernama, 21/6/2016）。国際入札が間近いが、依然として中国優勢とみられる所以はここにある。

<港湾：マラッカ・ゲートウェイ>

かつて東西交易の中継地として栄えたマラッカ港、その沖合に深水港と人工島を建設する大型総合開発（430 億 RM）を中国国有企業（Powerchina International Group など）との合弁で実施する「マラッカ・ゲートウェイ」（Melaka Gateway）が 2014 年に設立され、2025 年完工をめざしている（深水港は 2019 年に完工予定）。

この他、同じマラッカ州内のクアラリング国際港にコンテナ・ターミナルと燃料備蓄基地の建設プロジェクト（中国中鉄）や東海岸のクアンタン港の

拡張工事 (Guangxi Beibu Gulf) などいずれも中国企業が主体となっている。そのため、スター紙はマラッカやクアラリング、クアンタン、ペナンでの中国企業の港湾投資額は約 116 億ドルになると報じた (Star, 22/7/2017)。

2015 年 11 月の李克強首相の来訪時に、マレーシア・中国のポート・アラリアンスが結ばれた。現在両国で 21 港(マレーシア 6 港)を対象に「一帯一路」の協力枠組みとして海運と港湾発展のために情報交換と技術移転を図るねらいがある。

2016 年に開催された「マラッカ海峡に関する国際会議」で、中国の海事研究機関である中国南海研究院の呉士存院長は、「これまで日本の支援が ASEAN の経済成長を支えてきたが、今後は、中国が‘海上シルクロード構想’により、中国にとっても資源輸送の要衝で重要なマラッカ・シンガポール海峡周辺地域の経済成長やインフラ整備を支援していく」と主張したという(本図宏子, 2016)。中国企業によるマレーシアの港湾整備への参加が「一帯一路」戦略の一環であることを率直に語っている。

<姉妹工業団地>

2011 年にマレーシアの対中投資を促進するために中国側がマレーシア企業と共同で広西チワン自治区に欽州工業団地の建設に着工した。

翌 2012 年にはその姉妹工業団地としてマレーシア東海岸のクアンタンに 3,000 エーカーの「マレーシア・中国クアンタン工業団地」(MCKIP) 造成をマレーシア側が中国国有企業群 (Guangxi Beibu Gulf と Qinzhou Investment) との合弁事業 (マレーシア 51%、中国 49%) で始めた。中国からの最初の入居企業 Alliance Stell 社は、56 億 RM を投資し、年産 350 万トンの鋼材 (高炭素鋼棒、線材、H 形鋼など) を 2017 年末から本格操業に入る。その他、中国最大手の太陽電池メーカーサンテック・パワー (Wui Syntech Power) の結晶シリコン太陽電池工場やアルミ部品、コンクリートパネルなどの建材、陶磁器などの工場が入居する。2014 年～2016 年の MCKIP における中国企業の投資計画は約 200 億 RM に達した (Star, 7/5/2017)。MCKIP では法人税が最初の 15 年間免除、投資税も最初の 5 年間免除、そして原材料・部品の輸入税が免除されるという恩典がある。ま

た、MCKIP はクアantan港に隣接しているため、上記の鋼材工場のように原材料が中国本社のある欽州港からクアantan港まで3日で到着すること（HKTDC, 16/5/2017）。姉妹工業団地は文字通り「一帯一路」戦略に沿って企業誘致を果たしているといえる。

<不動産開発>

中国企業によるマレーシアの不動産投資はきわめて活発な動きをしている。クアラルンプールの新国際金融地区 TRX に建築予定の超高層タワーや別荘風高級住宅街ダイヤモンド・シテイ、コタキナバルの多目的商業ハブ開発、さらにはイスカンダル地帯に集中する複合不動産開発のほとんどは中国の大手企業による不動産投資である。なかでも注目されるのが、ジョホール海峡に4つの人工島を建設して、70万人を収容する高級住宅街、オフィス、学校など総合的都市開発計画「フォレスト・シテイ」(Forest City)。これは大手不動産の碧桂園 (Country Garden) が総工費 1,050 億 RM を投下して 2015 年から 2035 年の完成を目指す巨大投資である (マレーシア側はジョホール・スルタンが出資している)。イスカンダル開発地域の一部と認定されているので、同様の租税恩恵が与えられる。現在までのところ、買手の 80 ~ 90% が中国本土の中国人だという (Star, 22/7/2017)。

<中国建設銀行・中国工商銀行の役割>

このような中国企業による不動産投資とインフラ投資が増えることもあって、これまで外銀の支店認可に厳しかったマレーシア中銀は、「一帯一路」戦略の高まりに対応してか 2016 年 11 月に払込資本金 2 億ドルの中国建設銀行 (CCB) および中国工商銀行 (ICBC) に対してそれぞれ支店営業を認可した。両行はマレーシアのインフラ建設融資を支援することによってマレーシアと中国の間の経済・金融面のリンケージを強化することが求められているようだ。換言すれば、マレーシア政府がインフラ分野でもチャイナマネー受入れの環境を整えたといえる。

なお、中国建設銀行は、「一帯一路」構想を支援するための資金調達「21 世紀・海のシルクロード債」(10 億人民元) を CIMB 銀行の協力を得てマレーシア証券取引所へ上場することが認可された (2015 年 11 月)。人民元建て

債券がマレーシア証券取引所に上場されるのは初めてのケースである。

<製造業・IT産業>

製造業への中国企業の直接投資も近年拡大していることはすでにみたとおりだ。2017年5月に、中国の自動車メーカー吉利汽車（Geely Automobile）が業績不振の国民車プロトンの株式49.9%を取得した。これは「一带一路」とは直接関係ないけれども、中国の東風ホンダで活躍した李春榮氏を新任CEOとして呼び寄せ、吉利汽車側が実質的に経営を掌握して業績不振の国民車プロトンを立て直しすることになる。

「一带一路」戦略の勢いが最近のマレーシアのIT分野に大きな影響を及ぼしている。2016年11月に、マレーシア政府は中国の電子商取引（EC）大手アリババ集団のジャック・マー（馬雲）会長をデジタル経済の政府顧問に任命するや、2017年3月にはマー会長の協力を得て中国以外で最初の「デジタル自由貿易区」（DFTZ）を発足させた。クアラルンプール国際空港をハブにして2025年までに完工する予定。7月にはアリババの金融子会社アント・フィナンシャルは、CIMBグループと合弁会社を設立し、マレーシアで個人や中小企業が手軽に電子決済を利用できる仕組みを導入しようとしている。また、ペトロナスの給油所や郵便・物流のPOSマレーシアもアリババ系列のラザダ・マレーシア社と提携する。

2017年6月、中国上海の大手ロボットメーカーSiasun社とマレーシアのJcorp社は、ジョホールにロボット未来都市を設置する覚書を交換した。150億RMを投下してロボット工業のハブにする構想である。

IT分野では、「一带一路」のもとで中国から先端技術がマレーシアに伝わるケースになっているのが注目される。

<教育：廈門大学マレーシア分校>

廈門大学マレーシア分校が2016年2月にクアラルンプール郊外で開校した；Xiamen University, Malaysia Campus (XMUMC)。中国政府は大学の海外進出を認めていなかったが、マレーシア高等教育省からの要請に応じて、初めて海外への分校を認可したのが、この廈門大学であった。これもマレーシアと中国の関係が密接化している事例だ。5学部、授業は中国語研究を除

きすべて英語で行われる。

<観光・航空>

2015年12月からマレーシアは中国人旅行客のビザなしで入国する条件を緩和した（これまで15日以内20人以上の団体旅行客を対象としていたが、新措置では、最低2人のグループにも適用される）。中国人観光客数は2012年156万人から2016年に212万人へと増加した（日本からは41万人）。

また、2015年からマレーシア・中国間の航空便は改善された。クアラルンプール・北京間 Air China 便は2015年10月から3年ぶりに再開された。コタキナバル・上海間は2015年7月から China Eastern Airlines が週3便になり、Spring Air Lines が2015年10月から週4便となった。

<KLを東南アジア本部にする中国企業>

マレーシアがASEANの中で最初に「一帯一路」戦略に本格的にコミットしたこともあり、マレーシアにかかわる大手中国企業の中にはクアラルンプールを東南アジアの地域本部にしようとする動きがある。

例えば、中国交通建設集団（CCCC）は、「東海岸鉄道（ECRL）を筆頭にマレーシアで2017年9月現在請負っているプロジェクトが総額160億ドル（673億RM）以上に達し、ASEAN諸国の中ではここマレーシアがトップクラスである。そのため、クアラルンプールにCCCCのASEAN地域本部を設置する。TRX内に“CCCC Tower”を建築中である」、とCCCC本社副社長が語った（Star,25/9/2017）。また、中国のテレコム大手の華為技術（Huawei Technologies Co.Ltd）もクアラルンプールを東南アジア地域本部にしている（Edge, 18/12/2016）。この他、中国中鉄（CREC）も2016年にバンダル・マレーシアに21億ドル（81億RM）を投じて東南アジア本部を建設する計画があった（BH,21/3/2016）。ただし、中国中鉄コンソーシアムのバンダル・マレーシアへの出資計画が白紙撤回されたので、その後の動きは明らかでない。

ともかく、「一帯一路」戦略が展開するにつれ、域内広域活動をする中国企業にとっては周辺のASEAN5カ国と隣接し、中国語（マンダリン）と英語が通用するほか、中国と時差のないマレーシアが地域本部としてベストと考えるに違いない。

4. 「一帯一路」戦略を受け入れる背景と問題

このようにマレーシアがシンガポールやインドネシア、タイに先駆けて中国の「一帯一路」戦略にコミットしている背景は何だろうか、また問題は無いだろうか。

4.1. 歴史的背景がブッシュ

マレーシアでは、習近平国家主席の「21世紀海上シルクロード」(一路)構想が中国とマレー半島との歴史的つながりを強調することによって巧みに受け入れられてきた。15世紀に明王朝時代に鄭和の一行が東西交易の中継港のマラッカ王国に5回も来訪した歴史から、2015年に李克強首相がマラッカを訪問したのを契機に、マラッカ州と広東省が600年前の鄭和来訪を記念して「友好協定」を結び、姉妹都市(州・省)となった。これによってマラッカ・広東間の空路が開通したほか、大規模な「マラッカ・ゲートウェイ」開発に中国国有企業が参入することになった。文字通り、最新技術を備えた海上シルクロードの復元が謳い文句になる。

また、厦門大学がなぜマレーシアに分校を開校したのか、これも「一帯一路」が中国とマレー半島との交流史に着目したからだ。すなわち、1921年に厦門大学を創設した陳嘉庚がマレー半島で天然ゴム栽培で成功した華僑実業家であったことが背景にある^{注3}。2013年10月、習近平国家主席がマレーシア訪問したときに、厦門大学マレーシア分校の設立協定が合意された。総工費13億RMのうち、今度はロバート・コックなどマレーシア華人の大金持ち三人が15%に相当する1億9,000万RMを寄付した(Star, 17/1/2016)。

中国共産党の支援を得たマラヤ共産党(MCP)のゲリラ闘争がマレー半島の独立を遅らせたという暗い歴史があったものの、独立後の1974年に、二代目首相ラザク(ナジブ現首相の父親)の決断でマレーシアがASEANの先陣を切って中国と国交を樹立した。ASEAN各国とも相次いでラザク首相に見習った。

それゆえに、中国政府はラザク首相を尊敬し、その子息ナジブ首相一家に

対しても丁寧な対応をしている。ラザク首相は中国との国交を樹立した2年後にガンで死亡。未亡人のラザク夫人を歴代の在マレーシア中国大使が着任後に表敬訪問する習わしになっているという。息子のナジブが首相に就任した2009年に中国を公式訪問したときも、中国政府は母親のラザク夫人と家族を北京に招聘した。一方、2013年に習近平国家主席一行の歓迎晩餐会にはラザク夫人も姿を見せたという (Star, 4/10/2013)。ナジブ首相は、父の功績を尊重している中国に思い入れるのも当然のことであろう。ナジブは自分の子どもを中国に留学させた。これは、「一帯一路」が総理府直属になっていることや中国がナジブ首相の立場を配慮しながら対応していることと無関係ではないだろう。

4.2. 1MDB救済か

しかし、マレーシアが中国の「一帯一路」戦略にコミットする背景にはもっと現実的な生々しい理由があった。ナジブ首相自身が立ち上げた政府系投資ファンド1MDBが営業4年目までに420億RMもの巨額負債を抱えた。1MDBを救済するかのように中国が助け舟を出した。

<エドラ社の売却>

2015年に、1MDB傘下のエドラ・グローバル・エナジー社が所有するIPP(独立系発電業者)発電所(マレーシアを含む5ヵ国で13発電所)の全株式98.3億RMを中国の原子力大手、中国広核集団(CGN)に売却することで合意した。この買収に積極的になった中国広核集団は、資産に加えて、負債(60億RM)も引き取ることになったので、総額158億RMが1MDB救済となった。

ここで注目すべきは、発電所は外資上限49%というマレーシアの外資政策があるのに、それを無視して外資企業100%を認可したことだ。100%中国出資の外国企業に参入させるという特例扱いをしたのは、「一帯一路」のためというよりも、1MDB救済のためと言わざるを得ない。それにしても、発電のような一国の安全保障にかかわるに資産を外資企業に掌握させることを許すナジブ政権は何を考えているのだろうか。2017年になると、この全額中国資本のエドラ社はマレーシア証券市場に上場して50億RM以上の新

規株式公開（IPO）を行う方針を打ち出した（MM, 2/7/2017）。

＜バンダル・マレーシアの株式 60%売却計画＞

同様に 1MDB 資産であるバンダル・マレーシア社の株式を中国国有企業に売却する契約が 2015 年末に合意された。2013 年に、1MDB は空軍の航空基地跡地（KLCC の 5 倍の広さ 486 エーカー）を政府から 4 億 RM の安値で購入して、そこをバンダル・マレーシアとして一大大都市圏に開発することにした。しかし、親元の 1MDB が抱える債務重圧を軽減するために、バンダル・マレーシアの株式 60% = 74.1 億 RM を鉄道建設大手の中国中鉄（CREC）と地場華人系 IWH のコンソーシアムに売却する契約が合意された（出資比率は 1MDB40%、IWH36%、CREC24%）。基地移転費用 27 億 RM とバンダル・マレーシア社の 24 億 RM のスーク（イスラム債）を CREC コンソーシアムが引き受けることになっていた。

しかしながら、2017 年 5 月に突然この契約は根拠が明らかにされずに白紙撤回された。バンダル・マレーシアはクアラ Lumpur ・シンガポール間の高速鉄道のターミナルになるだけに、1MDB 救済故に外資企業によって支配されるような大都市構想は再考されたのかもしれない。その後、バンダル・マレーシア開発のマスター・コントラクターを選定するために提案書が受理された 9 社（中国企業 7 社 + 日本企業 2 社：三井不動産と大和ハウス工業）について審査されている。高速鉄道とも関連するので、「一帯一路」の中国勢と日本企業との激しい競争は避けられまい。

4.3. 「一帯一路」戦略の地政学的影響

マレーシアにおける「一帯一路」関連プロジェクトは、鉄道や港湾、工業団地などのインフラ投資を通じて、マレーシアの開発にそれなりに利益をもたらすけれども、地政学的影響を考えれば、中国側により多くのメリットがある。戦略的輸送インフラを提供してくれるからだ。

東海岸鉄道（ECRL）については、2017 年 8 月の着工式でナジブ首相は、この鉄道網が実現すれば、2030 年までに年間乗客 540 万人、貨物 5,300 万トン輸送することになる、という数字を挙げた（Bernama, 9/8/2017）。し

かし、2015年におけるマレー鉄道（KTM）の全線の貨物輸送合計実績が621万トンにすぎないことを勘案すると（Star, 12/8/2017）、15年後に東海岸鉄道だけでその8.5倍にも膨らむとはあまりにも非現実的な数字だ。東海岸地域の経済活動があまり活発でないこともあり、東海岸地域の鉄道建設は喫緊の課題でなく、現行の「第11次マレーシア計画」にも東海岸の鉄道建設は開発対象になっていない。

では、なぜ東海岸鉄道かといえば、やはり中国側の「一帯一路」戦略上、マレー半島における鉄道と港湾と工業団地の三点セットで開発すれば、戦略的輸送インフラになり得るからだ。シンガポール経由のマラッカ海峡の海路が将来何らかの事情で封鎖される場合（いわゆる‘マラッカ・ジレンマ’）、中東やインド、タイ、インドネシアからの物産をクラン港に集め、シンガポール経由ではなく、鉄道でクラン港からマレー半島を横断してクアンタン港へ輸送し、そこから南シナ海を通過して中国へ輸送する。逆もしかり。この東海岸鉄道によって南シナ海とマラッカ海峡を結ぶ物流ルートを中国は確保できることになる。

中国は、マラッカ・ジレンマを解消しようとするかのように、ベンガル湾のミャンマー・マディン島深水港から雲南省への石油パイプラインを2017年4月に開通させたものの、中国パキスタン経済回廊のもとで、パキスタンのグワダール港から中国へ陸路輸送する構想は、絵空事に近い、という議論がある（小島 眞、2017）。それだけに、マレー半島を縦断するこの東海岸鉄道建設に中国の思い入れが強いに違いない。

そのため、中国はこの東海岸鉄道建設に中国輸出入銀行の借款を与えるとともに、クアンタン港を深水港にする拡張工事とその港に隣接したマレーシア・中国姉妹工業団地（MCKIP）の建設と管理に中国国有企業を動員させるようになった。

ただ、東海岸鉄道に対する中国輸銀のローン返済は、7年据え置き、金利3.25%とはいえ、期待した規模の貨物や乗客がない場合は、赤字路線のままになる。港湾建設で中国の借款返済に窮したスリランカが中国側の言いなりになったケースを知っているマレーシアの有識者たちは、決して楽観してい

ない (Jomo,2017)。

港湾建設については、中国企業が建設するクアantan港やマラッカ・ゲートウェイ、クアラリンギ港、クラン港などの港湾設備の強化によって貨物取り扱い能力がたしかに拡大する。だが、2017年4月からコンテナ船におけるアライアンスが再編されて、中国のCOSCOなど4社による「オーシャン・アライアンス」が寄港地をこれまでのクラン港からシンガポールへシフトする動きが加速しているため、「一帯一路」のもとで進められている港湾インフラが完備すると、オーバーサプライになる懸念もある。

4.4. 中国企業の投資活動

マレーシアにおける外国資本の投資拡大に大きく寄与するようになった中国資本は、前述したように電子商取引 (EC) やロボット工業などIT分野への進出が目立つ。製造業では太陽光パネルの輸出は中国企業が先陣を切った。

だが、技術水準は必ずしも高くなく、地場企業と競合する中国企業が少なくない。例えば鋼材がそうだ。マレーシア鉄鋼連盟のソウ会長は、「すでにASEAN・中国FTAにより中国からの安い輸入品で競争力を失いつつある地場企業は、進出中国企業が鋼棒やH形鋼など国内企業と同じレベルの製品を生産するので、大いに不安を感じている。中国企業は地場企業と合併形態をとり、より高付加価値製品へシフトすべきではないか」と語っている (Edge, 9/1/2017)。

発展途上国に進出した中国企業は、一般に工場だけでなく、インフラや建設現場でも中国からの資材と中国人労働者に依存するとよく言われるが、マレーシアの「一帯一路」の現場でも例外でないようだ。東海岸のクアantan港に隣接した「マレーシア・中国クアantan工業団地」(MCKIP 第一期) は高い壁に囲まれて外から見えないという。工業団地の中はマスメディアにも公開されていないが、工場建設中の中国人労働者にこっそりインタビューしたMalaysiakiniの記者によると、現場で働いている数千人の労働者はほとんど90%が中国本土からの中国人、残りはバングラデシュ人とインドネシア人。彼らは工業団地内の宿舎に住み込んで働き、クアantan市内に出かけ

ることはめったにないという。また、この工業団地がフル稼働する段階での労働者数は「外国人労働者 60%、地場労働者 40%という配分にする。そして工場建設用の資材調達先は中国から 50%、国内から 50%になっている」と管轄するパハン州政府が Malaysiakini に回答してきた (Malaysiakini, 9/10/2017)。これは建前を言っているにすぎない。

また、ジョホール海峡に建設中の「フォレスト・シテイ」を 2017 年 2 月に視察した金子芳樹教授は「セールスギャラリーで働くセールスマン 200 人ほどの大半が大陸中国から来ており、ほとんど中国語だけで仕事をしていました」と報告している (金子芳樹、2017)。この「フォレスト・シテイ」における土地権利については、マレーシアの不動産保有が一般に 99 年未満の借地権なのだが、ここでは例外的に所有権が付与される特典がある (増宮守、2016 年)。よって、不動産バイヤーの中国人は所有権を持ち、10 年以上「フォレスト・シテイ」に住めば、永住権を申請できることになる。70 万人が居住できる人工島ゆえに、うまく対応しないとやっかいなエスニシティ問題を引き起こしかねない。

4.5. マレーシア・中国の軍事協力

「一帯一路」戦略のもとで「マラッカ・ゲートウェイ」をはじめとするマラッカ海峡での大規模な港湾開発を中国企業が展開するようになると、シンガポールでは中国がマラッカ海峡での軍事利用を狙っているのではないかとの憶測が流れた (ST, 14/11/2016)。たしかにナジブ政権は習近平国家主席の時代になると、軍事面でも対米関係とバランスをとるかのように中国へ接近するスタンスが見えてきた。2015 年 9 月に、マレーシア海軍はマラッカ海峡で中国海軍と初めての大規模な合同軍事演習を 6 日間実施した。また、スプラトリー諸島に近いサバ州のコタキナバル港湾を中国海軍が戦略的拠点として使用することにもマレーシアは合意した (米軍にも寄港を認めている)。2017 年 1 月に中国海軍の潜水艦がコタキナバル港に寄港している。

南シナ海問題でもマレーシア自身が当事者であるものの、2015 年にマニラでの習近平国家主席とナジブの首脳会談を経て、ASEAN 議長国のマレー

シアは南シナ海につき ASEAN「共同宣言」を出すイニシアティブをとらず、「議長宣言」によって中国に柔軟な態度をとるばかりか、2016年9月に2回目の合同軍事演習、11月に沿岸警戒用の戦艦4隻を中国に発注するなど、マレーシアの中国傾斜は進行している。

4.6. 「一帯一路」は知らないが、中国に好感を持つ

～マレーシアの世論調査結果～

「一帯一路」戦略はマレーシア国民にどう受け止めているか。マラヤ大学中国研究所が2016年4月に行った世論調査の結果（下院全選挙区1,109人を対象）、マレーシア人の8割が「“一帯一路”を聞いたことがない」、7割の人びとが「中国に好意を持っている」という興味深い結果が出た（Star, 18/8/2016）。マレーシアの人びとの対中国イメージはかなり良好なことが分かった。

多くのマレーシア人が中国に好感を持っている背景には、マレーシアの対中経済が緊密化し、安価な中国製品に囲まれた日常生活など、経済面での影響が浸透しているからだろう。政治面では、軍事大国中国の台頭を脅威とみなす人は3割未満である。現在のナジブ政権が、南シナ海問題があるものの、これまででない勢いで対中接近を図っていることも影響しているに違いない。

表5 マレーシアの対中関係に関する世論調査結果

＜中国という国についてのあなたの印象は？＞	
1. とても好感が持てる	15%
2. 好感が持てる	55%
3. 好感が持てない	19%
4. 全く好感が持てない	3%
5. わからない	9%
＜経済力の面から中国をどう思う？＞	
1. マレーシアにとって有利	45%
2. 潜在的な脅威	15%
3. 深刻な脅威	6%
4. 中立的；よくわからない	19%

<中国の「一帯一路」政策を聞いたことがある？>

- 聞いたことがない 79%
- 聞いたことがある 19%

<軍事パワーとしての中国の台頭をどう見るか？>

- 同盟国に成り得る 28%
- 中立的立場をとる 22%
- 潜在的な脅威 20%
- 深刻な脅威 7%

<南シナ海に対する中国の領土主張をどう思う？>

- 脅威 45%
- 脅威ではない 33%

マラヤ大学中国研究所が企画して、世論調査機関「ムルデカ・センター」に実施を委託。

調査期間：2016年4月12日～27日

調査対象者：1,109人（下院の全選挙区から）

その内訳は、（性別）男性50%、女性50%、
（民族別）マレー人50%、非マレー人50%、
（年齢別）21～40歳50%、41歳以上50%。

出所：The Star, 18/8/2017 から作成

5. むすび

そもそも「一帯一路」戦略は、中国企業の大規模投資によって、東南アジアから海上シルクロードに沿った途上国のインフラ整備と経済発展が拡大するウィン・ウィン関係を達成する、と謳われているが、マレーシアでは現在までのところ必ずしもそうならず、中国側に戦略的なメリットをより多くもたらさそうだ。

マレーシアでは政府系投資ファンド 1MDB の救済という観点から、「一帯一路」が促進されたように、中国側もマレーシアに対して“貸し”“借り”を巧みに使い分けしながら、「一帯一路」戦略の地政学的影響力を発揮してきた。よって、ナジブ首相には“中国を利用し、中国に利用される”側面があることを否定できない。

2018年3～4月頃に行われるだろう総選挙で、仮に政権交代となれば、「一帯一路」戦略はある程度見直しされよう。野党連合「希望連盟」議長であるマハティール元首相は中国からの投資をもともと奨励しているが、マレーシア側の利益をより重視した協力関係に軌道修正を求めることになるだろう。

参考資料

Bername : Bernama.com

BH : Berita Harian Online

Edge : The Edge Weekly

FMT : Free Malaysia Today. com

HKTDC : Hong Kong Trade Development Council, Research 経済研究

Malaysiakini : Malaysiakini.com

MI : The Malaysian Insight :

MM : Malaymail Online

Star : The Star.com

ST : The Straits Times. Com

Jomo KS, "ECRL will only burden Malaysians", "ECRL will only burden Malaysians", Free Malaysia Today, August 11, 2017

金子芳樹「ASEAN創設50年—その成果と米中の対峙新時代の“中国傾斜”」
東亜、No.603 : 2017年9月号

小島 眞「中国パキスタン経済回廊の実相」、拓殖国際フォーラム、2017年8月21日

中村正志「ナジブ首相の7億ドル受領疑惑とマレーシアの政治危機 (1) 2015年8月、
(2) 2015年7月、(3) 2015年7月、アジア研究所

増宮 守「マレーシア・ジョホールバルの住宅市場」、不動産レポート、2016年12月2日

原 不二夫『マラヤ華僑と中国一帰属意識転換過程の研究』南山大学学術叢書、2001年

注

- 1 「一帯一路」(One Belt, One Road; OBOR 又は Belt and Road Initiative : BRI) とは、中国の習近平国家主席が2013年9月にカザフスタンで「シルクロード経済ベルト (一帯)」を、同年10月にインドネシアの国会で「21世紀海上シルクロード (一路)」という構想を発表した後、2014年11月に中国でのAPEC首脳会議で、習近平国家主席が二つをまとめて「一帯一路」構想として正式に提唱した。
- 2 1MDB問題については(中村正志、2015)を参照。
- 3 厦門大学創設者であった陳嘉庚のマラヤでの活動については、(原不二夫、2001)に詳しく論じられている。