中国の対外開放新戦略としての 21 世紀シルクロード FTA 建設

江原　規由 *Noriyoshi Ehara*
（一財）国際貿易投資研究所　研究主幹

要約

1978 年以来の改革開放発展戦略に次ぐ、中国の対外発展戦略の第二弾とされる陸と海の 21 世紀シルクロードFTA 建設が内外で関心を呼びつつある。

2013 年 9 月 3 日、習近平国家主席は、カザフスタン（ナザルバイエフ大学）でシルクロード経済帯の建設を、さらに、同 10 月 3 日、インドネシア（国会）で 21 世紀海上シルクロードの建設を提起した[注1]。

「一帯（陸路：シルクロード経済帯）一路（海路：21 世紀海上シルクロード）」建設と通称されているこの 2 大建設プロジェクトは、中国では新たな対外発展戦略、開放政策の第二段階と位置付けられている。

この「一帯一路」建設は、習近平国家主席により、上海協力機構首脳会議（9 月 13 日、キルギス共和国首都ビシュケクで開催）、18 期三中全会（2013 年 11 月、北京で開催）、両会（2014 年 3 月、北京で開催）でも提起され、さらに、今年 4 月開催のボアオ・アジア・フォーラム（毎年、世界の政・財界・知識人が集い、スイスのダボスで開催される国際会議のアジア版）では、「シルクロード」分科会が開催されたほか、李克強国務院総理が、基調講演の中で「一帯一路」建設と密接に関係する「両廊一区」（バングラデシュ－中国－インド－ビルマ経済回廊、中国－パキスタン経済回廊など。「一帯」と「一区」の空間地帯を繋ぐ）の建設に言及した。

http://www.iti.or.jp/

この地域は、発展の活力を発揮しつつあるアジア太平洋地区、発展の可能性（豊富な鉱物・農業・観光資源の存在など）を秘めた中央アジア、そして、発展を経験した欧州の3経済区域[注2]に区分できよう。中国は、この3経済区域には経済的な相互補完関係があり、その協調関係がうまく構築されさえすれば、新たな共同発展、共同繁栄が可能になるとの考えから、21世紀シルクロードFTAを想定した「一帯一路」建設を提起した。

Ⅰ．シルクロード経済帯（一帯）と21世紀海上シルクロード（一区）

まず、本題に入る前に、シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードにつき紹介しておきたい。

1．シルクロード経済帯

シルクロード経済帯は、アジア・欧州・アフリカを跨ぐ条帯型経済帯で、既存・新設予定のアジア・欧州ランドブリッジ交通網（鉄道・道路が主）を横軸とし、東は中国沿海、中原地区、西北地区から中央アジア、ロシア、西アジア地区を経て最西端は欧州西海岸に達する。全長1万余km、南北300km～4000km。

中国においては、東部（主に沿海）地区の産業を中西部（内陸）へ展開させ、辺境地区（主に国境を接する内陸地域）の発展を図り、第二の開放の最前線とし、東部には辺境地区の開放を支える後方基地としての役割を発揮させる。シルクロード経済帯の構想が明らかになると、中国の関係各省・直轄市・自治区は、これを自地区の発展への機会と捉え対応策（下記）を提起した（重複するところが少なくない）。このうち、新疆は想定されるすべての新シルクロードの通過点となっている。

陝西：シルクロード経済帯の・新起点・橋頭堡として機能

新疆：シルクロード経済帯の金融、商貿等5大センターとして機能

甘粛：シルクロード経済帯の最重要拠点として機能

http://www.iti.or.jp/

現代のシルクロード（新疆から西域への幹道）

青海：シルクロード経済帯の戦略基地として機能

重慶：シルクロード経済帯および長江経済帯建設の要衝として機能

こうした中国の第二の改革開放政策を中央アジア、西アジア、南アジア経済との共同発展に結び付けていこうというのが、中国が提起するシルクロード経済帯の建設である。

２．海上シルクロード

海上シルクロードは、特に、ASEAN との経済連携強化が強調されている。中国では、地理的に東南アジアに近い中国東部沿海の広西チワン族自治区、広東省、福建省、浙江商や海南省（島）、雲南省（内陸）にとどまることなく、中部地区の湖南省や天津市など ASEAN との経済関係が緊密な地域を含め、海上シルクロードを建設していくとしている。中国は、ASEAN との緊密な経済関係を軸に RCEP の構築でリーダーシップを発揮したいとの姿勢にあるが、海上シルクロードのカバーエリアは RCEP のそれと重なる部分が少なくなく、海上シルクロードは、明らかに RCEP を意識しているともみられる。中国には、経済を中心とする中国と ASEAN との緊密な関係を、NAFTA、EU に勝るとも劣らない『第三の FTA』とする識者が少なくないが、海上シルクロードとシルクロード経済帯を組み合わせることで、さらに広大な 21 世紀シルクロード

http://www.iti.or.jp/

FTAの構築を目指しているとする報道が目立っている。また、海上シルクロード建設のために、中国－ASEAN・FTA をさらに深化（中国語:中国 - 東盟自貿区昇級版）させ、強力な経済基盤を構築すべしとの意見が少なくない。

海上シルクロード建設では、シンガポールが歓迎、中国製品に市場を席巻されるとの懸念などからインドネシアが消極的である。

Ⅱ.「一帯一区」建設の意義と課題

「一帯一区」建設は、アジアから欧州までの「区域経済一体化」（文化・観光、交通、物流、ビジネス交流、金融・サービス交流、現代農業、新エネルギー・素材、電信電網など分野）を推進するねらいがあるが、その意義や課題は多岐に及んでいる。

中国から見た「一帯一区」の戦略的意義

①世界経済の発展に有利
②中国の戦略発展空間の拡大に有利
③中国のエネルギー資源の戦略的安全保障に有利
④中国経済の転換、産業構造の調整に有利
⑤中国の区域経済の協調発展に有利
⑥中国の国防安全　社会安定の維持に優位

このうち、世界経済の発展に有利とは、具体的には、交通網整備、エネルギー基地、製造業拠点、区域ビジネスセンター拠点、金融センター拠点、文化交流拠点の面から考察される。

特に、交通網整備では、3 線の鉄道の強化、整備、新設が指摘できる。即ち、新疆北西部の阿拉山口と霍爾果斯（カザフスタンへ通じる新疆ウイグル自治区の国境都市）を結ぶ南北鉄道の新設（中国沿海から阿拉山口経由カザフスタンへの鉄道はすでに開通している）。中国から直接インド洋へ通じる中国－パキスタン鉄道の新設（中国－パキスタン経済回廊の主軸）、中国カシュガルからキルギスタンを経由してウズベキスタンへ至る中吉烏鉄道の新設など。さらに、ウルムチ空港の拡充、道路網の整備などからもシルクロード経済帯の交通・物流網の発展が期待されている。

http://www.iti.or.jp/

新疆を西へ行く国際貨物列車

新疆を西へ西へ
～荷物満載のトラック

注目すべきは、エネルギー基地、製造業拠点、区域ビジネスセンター拠点、金融センター拠点、文化交流拠点とも新疆ウイグル自治区が、シルクロード経済帯の対中央アジアへの窓口となっている点である。シルクロード経済帯の建設で新疆ウイグル自治区は大きな機会を得ることになろう。この点、新疆ウイグル自治区にはウイグル族など中央アジアの国々と宗教、風俗習慣を同じくする民族が多く、シルクロード経済帯の経済、文化交流に貢献すると期待される反面、最近の度重なる爆破事件などもあり、その前途は一長一短があるといえる[注3]。

また、中央アジアでは、言語、宗教、風俗　習慣が異なり、かつ、政局が不安定で、複雑な国内問題が存在していること、インフラ・経済関連法規などが未整備のところが少なくないなど、多国間にわたるビックプロジェクト建設で関係国からコンセンサスを得るのはそう簡単ではない。

時代は異なるが、漢の時代（紀元前）、漢武帝の命を受け、それぞれ国情の異なる中央アジアに艱難辛苦の旅をした張騫がなかなか所期の目的（漢と大月氏の戦略的提携など）を達成できなかったのと同じような状況が今もある。ただ、この時代、古代シルクロードが築かれつつあり、張騫の「中央アジア行」が、結果的に、その後の周辺関係地域の発展と繁栄に貢献してきたのも忘れられな

http://www.iti.or.jp/

い歴史的事実である。

Ⅲ. 改革開放モデルで「一帯一区」建設

古代シルクロードが形成されつつあった時代、中国は世界でもっとも繁栄していたとする歴史書が少なくない。現在の中国はどうか。1978年来の改革開放政策により、中国は世界第二位の経済大国、世界最大の生産大国・貿易大国となった。現代のシルクロード建設でリーダーシップを発揮できる経済力を有していることは否定できない。

この点、商務部（省）で副大臣を務め、国務院・新アジア・ヨーロッパ・ランドブリッジ国際協調機構でチームリーダーでもあった魏建国氏は、シルクロード経済帯の建設では中国の改革開放モデルが生かされるという（21世紀経済報道　2013年12月27日）。彼の説をもとに、求是雑誌（共産党中央委員会理論機関誌2014・7）などから、シルクロード経済帯と中国改革開放の関係をまとめると、以下のとおりである。

シルクロード経済帯建設と中国改革開放モデル

改革開放政策では、当初、経済特区、経済技術開発区などが沿海主要都市を中心に設置され外資導入の拠点となったように、シルクロード経済帯でも、同沿線に各種開発区や国境協力区を設置し、各国が外資企業の進出を奨励するというもの。すでに、これに準じる開発区ないし沿線協力区が存在しており、その経験を拡大発展させていこうというもの。例えば、

○ロシアとは、中ロ托木斯克木材工貿合作区、ウスリースク経貿合作区、中ロ科技合作園区、中ロ工業合作園区、中ロ農業合作園区、中ロ林業合作園区
○カザフスタンとは、霍爾果斯国際国境協力センター
○ウズベキスタンとは Uzak 中国・ウズベキスタン工業特区　などが建設済。

目下、建設を積極推進しているのが、キルギスタンとタジキスタンに

http://www.iti.or.jp/

おける農業協力モデル園区。

なお、上記ウスリースク経貿合作区では、康奈集団（中国靴類製造大手）など多くの中国企業が進出し、靴類を製造し欧州に輸出している。このほか、アパレル、帽子メーカーも進出済であり、最近では、より付加価値の高い太陽光パネル、LED、ハイテク電子部品などが製造されており、『メイド・イン・ロシア』として欧州に輸出されている（財経 2014 年 3 月 24 日　総第 388 期）。

改革開放モデルの適用もさることながら、この地域には、1996 年に地域協力を主目的に上海で設立された上海協力機構（現在、中国、ロシア、中央アジア諸国など 17 ヵ国・機関が参加）が存在しており、今後、シルクロード経済帯建設のプラットフォームとなるとする識者が少なくない。

Ⅳ．鄭和の「下西洋」は現代版 RCEP

現代の 21 世紀海上シルクロードにも、シルクロード経済帯と同じく、歴史的繋がりが見てとれる。即ち、明の永楽帝の命を受けて、東南アジアからアフリカまで、当時、世界最大の通商交易圏を構築したとされる、鄭和の「下西洋」（1405 年から 1431 年まで 7 回の大航海）である。鄭和のもたらした当時の通商交易圏は、今日でいえば、中国－ASEAN・FTA、RCEP、日中韓・FTA、TPP などの「地域自由貿易協定」の原型であったといっても過言ではない。当時との違いは、中国－ASEAN・FTA を除けば、関係各国・地域の利害関係が複雑で総論賛成、各論反対が多く、まだ、協定締結のコンセンサスが得られていないことであろう。こうした中、東アジアにおける FTA で、一歩先んじているとされる中国が、21 世紀海上シルクロード建設を提起したわけで、その歴史的意義は決して小さくはないといえよう。

鄭和が築いた通商交易圏は、現代の海上シルクロード建設に受け継がれており、また、RCEP に重なるところが少なくない。海上シルクロード建設と RCEP には相互促進効果（制度的支持）が期待できるとする識者が、中国には少なくない。彼らによれば、海上シルクロード建設は、

http://www.iti.or.jp/

中韓FTA、日中韓FTA、中豪FTAの締結を速めると期待できるが、米国が主導し中国不在のTPPは、海上シルクロード建設にとって、脅威、挑戦とみる。TPPへの対応において、中国は、中米投資協定の締結を急ぎ、順次、中米FTAに着手するのがよいが、海上シルクロード建設への関係国の支持を得るために、適時、TPP交渉への参加の姿勢を示すのがよいという。

なお、海上シルクロード建設における改革開放モデルとしては、中・タイラヨーン工業園、中国マレーシア関丹（Kuantan）工業園等海外経済貿易合作区などが設置済となっている。

また、中国国内では、遼寧、河北、天津、山東、江蘇、浙江、福建、広東、広西など改革開放の拠点として当初から中国経済を牽引してきた沿海都市（重慶、雲南など主要内陸都市を含む）は、目下、自由貿易園（港）区（FTZ、上海自由貿易試験区が代表的）の建設について国務院の認可待ちとなっているなど、RCEPやTPPを睨み「一帯一区」建設の進展を図る対応が進みつつある。

鄭和は先祖が西域出身のイスラム教徒であった。シルクロード経済帯の地から出て21世紀海上シルクロードの雛形を残した英雄がすでに歴史に存在していたといえよう。「一帯一区」建設の大プロジェクトは張騫や鄭和の歴史的偉業とも重なっているといっても過言ではない。

Ⅴ.「一帯一区」の対外関係PRとロシアとの関係

習近平国家主席は、シルクロード経済帯の建設は、①経済発展戦略の共有から始め、②太平洋からバルト海に至る交通網を整備（高速鉄道建設を含む）、③貿易・投資交流を促進、④域内本位貨幣の兌換・決済を推進、⑤関係各国・地域の人々の友好交流の強化につながるとしている。このうち、交通網の整備についていえば、中国から欧州に通じる国際貨物列車がすでに運行されているなど過去の蓄積が少なくない[注4]。今年3月22日から4月1日まで習近平国家主席は、国家主席就任後初の欧州訪問（オランダのハーグで開催された「第3回核セキュリティ・サミット」出席

http://www.iti.or.jp/

に出席し、オランダ、フランス、ドイツ、ベルギーの4か国、EU本部、国連ユネスコ本部）を行っているが、ドイツ滞在中視察に訪れたデュースブルク港で、貨物を満載した列車（中国重慶からカザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランドを経由してきたアジア・欧州大陸横断列車）の入港に立ち会っている。シルクロード経済帯の建設の意義を世界に大きくアピールしたといえよう。

現在、貨物列車が主であるが、今後は、中国の高速鉄道（日本の新幹線に相当、高速鉄道網の延長距離と実際運行速度において世界一）の国内辺境地区での整備、対外延長などが計画されており、近い将来、シルクロード経済帯を旅客用鉄道が走ることも想定できる。

シルクロード経済帯の建設で注目すべきは、ロシアとの関係である。中国での報道（21世紀経済報道2014年2月24日など）によれば、ロシアは中央アジアを『自国の裏庭』的に見ており、中国がシルクロード経済帯建設で中央アジアに勢力を拡大し、ロシアの伝統的勢力圏を侵食しないかとの懸念があるという。上海協力機構の会合において、中国が提案した上海協力機構銀行の設立や同FTA締結交渉に対し、ロシアから積極的な支持が得られなかったことなどをその根拠の一つとしている（同上）。また、この地域には、ロシアと中国の板挟みになることを避けるためシルクロード経済帯の建設に静観姿勢の国もある。

シルクロード経済帯建設では、ロシアが提唱しベラルーシ、カザフスタンで構成される『欧州アジア経済連盟』（シルクロード経済帯のカバーエリアと重なる）などとの利害関係を調整しつつ、中国は中央アジアでのシルクロード経済帯の建設の道を探っていかなければならない。

シルクロード経済帯の西端となる欧州と中国の最近の関係について若干ふれておきたい。中国の対欧関係は、経済関係を中心にかつてないほど安定かつ発展しているといえよう。その一端として、今年3月の習近平国家主席の欧州訪問（前記）での成果を以下に紹介しておきたい（中国、欧州訪問国での報道などから筆者が要約）。

http://www.iti.or.jp/

欧州訪問期間中の成果・ビジネス事例など

オランダ
・開放実務型全面協力パートナーシップ関係の新時代を構築
・欧州における中国第二位の貿易パートナー（11年連続）
・中糧集団:農産品世界大手 Nidera〈ニデラ〉社の株式 51%（10余億ドル）を取得

フランス
・緊密・持久的全面戦略パートナーシップ関係の新時代を共同で切り開く
・中仏国交正常化50周年（2014年）
・パリでの人民元ビジネス清算・決算メカニズムの創設に関わる継続協議で同意
・東風汽車：仏シトロエンの株式14%（18億ユーロ）を取得
・中国広核集団（世界最大の原発建設メーカー）：仏電力公司と核エネルギー協力協議に署名、中広核は参股方式で仏電力公司の英国における原子力発電プロジェクトの開発・建設に参画（初の第 3 国での原子力発電共同開発プロジェクト）

ドイツ
・包括的戦略パートナーシップ関係の構築で共同宣言
・フランクフルトにおける人民元清算メカニズムの創設に関わる備忘録に署名
・中独貿易額は中欧貿易額全体の30%
・中欧投資協定および中欧FTA締結協議を支持
・中国南車と時代新材（中国南車の子会社）：独 ZF Friedrichshafen〈ゼット・エフ・フリードリスハーフェン〉社と時代新材によるZF Friedrichshafen社のゴム・プラスティック業務買収に関わる備忘録に署名（中国国有鉄道用部品メーカーによる欧州最大のM&A案件）

ベルギー
・包括的友好協力パートナーシップ関係の構築を宣言
・習近平国家主席とフィリップ国王：ボルボ Gent〈ゲント〉工場（スイス以外のボルボ社最大工場、2010年に中国吉利集団が買収）からの30万台の対中輸出序幕式に参加
・パンダ園開園式出席

Ⅵ. 21 世紀シルクロード FTA の構築へ

「一帯一区」建設は、中国の対外発展新戦略であり、経済外交の新理念と位置付けられる。アジア・欧州地区にまたがるこの広大な区域経済協力の構築は歴史的大事業といえる。

中国によれば、「一帯一区」の建設は、関税同盟といった高邁な理想を掲げるのではなく、眼前の貿易、交通、投資分野で協力し合う実務・柔軟な協力の枠組みを構築することにあるとする。言い換えれば、TPP などハードルの高い FTA を目指すのではなく、発展段階の異なる地域が受け入れ可能な新たな FTA の「枠組み」、即ち、「21 世紀シルクロード FTA」を構築することにあるということになろう。

1978 年、中国が改革開放政策を採用し経済優先路線を歩み始めた当時、今日の中国の経済発展を予想できた人はいなかったであろう。「一帯一区」建設を時期尚早とする識者もいるが、果たしてそうであろうか。2014 年のアジア太平洋経済協力会議（APEC）非公式首脳会議が北京（会場：雁栖湖）で初めて開催されるが、中国はこの APEC 会議を「一帯一区」建設の意義をアピールする機会とすることができか。『砂上の楼閣』であるかどうかをみる試金石でもある。

注 1　陸上シルクロードの起点は、中国側が長安または洛陽、欧州側がシリアまたはローマ（日本を東端とする説もある）。海上シルクロードは、東・南シナ海、インド洋からインド、アラビア半島へ至る海路で、起源は陸・海とも秦の時代にまで遡るとされる。なお、海路は元代に大きく発展し、宋代には、陶器、茶葉を輸出し、香料を輸入していたことから、陶磁器の道、茶葉の道、香料の道といわれる。海路シルクロード建設では、明代の鄭和の「下西洋」が大きく貢献している。

注 2　中国は、ASEAN にとって第 3 位の貿易相手国。中国は、中央アジア 5 ヵ国にとって最大あるいは第二の投資または貿易相手国

○ウズベキスタン、タジキスタン：中国は最大の投資相手国

○キルギスタン：中国は第二の投資相手国

http://www.iti.or.jp/

○カザフスタン、トルクメニスタン：中国は第一の貿易相手国

○ウズベキスタン、キルギスタン：中国は第二の貿易相手国

中国は、EUにとって第2の貿易相手国（EUは、中国にとって最大の貿易相手国）

注3　新疆の4つの優勢：①地縁優勢、②資源優勢、③人文優勢、④発展優勢

注4　漢新欧鉄道：湖北省武漢、西安（陝西省）。蘭州（甘粛省）、ウルムチ（新疆ウイグル自治区）を経由しカザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランドを抜けチェコ共和国に到達する国際貨物列車（10863キロ、運航日数約23天）。

鄭欧国际路：蘭州から鄭州（河南省）、新疆ウイグル自治区を経てカザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランドを抜けドイツ（ハンブルグ）に到達する国際貨物列（10214キロ）。

蓉欧国際快速鉄道：四川省成都、蘭州、新疆を経由し、カザフスタン、ロシア、ベラルーシを抜けポーランドに到達する貨物専用列車（9826キロ）

渝新欧国際鉄道：中国の重慶市から新疆維吾爾（ウイグル）自治区、カザフスタン、ロシア、ベラルー シ、ポーランドを経由してドイツのデュイスブルクに到達する国際貨物列車（全長1万1179キロ）