



RIETI Policy Discussion Paper Series 17-P-021

# 中国の「一帯一路」構想は「相互繁栄」をもたらす新世界秩序か？

榎本 俊一  
経済産業研究所



Research Institute of Economy, Trade & Industry, IAA

独立行政法人経済産業研究所  
<http://www.rieti.go.jp/jp/>

## 中国の一带一路構想は「相互繁栄」をもたらす新世界秩序か？\*

榎本俊一（中央大学）

### 要 旨

本稿は、中国の「新世界秩序」ビジョンである一带一路構想を理解するためのフレームワークを提供し、今後、日本が中国の世界政策に的確に対応する資たらしめるものである。①一带一路構想は、従来の海上貿易に基づく日米欧主体の世界経済に代わり、陸上交通を基軸にユーラシア大陸主体の世界経済圏を創出する気宇壮大さにより世界の支持を得た、②しかし、一带一路は中国のアジア型援助の延長上にあり、中国の対外援助はプロジェクト形成が国有企業主導で行われるため、援助が被援助国の発展ではなく中国企業の短期利益に傾斜する傾向がある、③中国は 2000 年代以降アフリカで「援助の名の経済収奪」との非難を浴びたが、一带一路の「共同繁栄」の宣伝とは裏腹に、スリランカではアフリカと同一の現象が発生している（ラオスは中国企業の短期利益狙いのプロジェクトを何とかコントロールしている）、④スリランカとラオスの運命の違いは、ガバナンスの強弱、経済発展ビジョンの有無に加えて、スリランカが開発援助で中国依存に陥ったのに対し、ラオスがタイ、ヴェトナム、日本等の支援も確保し「マルチ援助環境」を維持したことによる、⑤我が国が一带一路のプロジェクトに関与する場合、被援助国の長期発展の観点から厳選する必要がある、また、マルチ援助環境の維持・強化の観点から A I I B 等から独立性を維持することが適切である。

キーワード： 中国、一带一路、アジア型援助、国有企業、マルチ援助環境

JEL classification: F 02, F 35

RIETI ポリシー・ディスカッション・ペーパーは、RIETI の研究に関連して作成され、政策をめぐる議論にタイムリーに貢献することを目的としています。論文に述べられている見解は執筆者個人の責任で発表するものであり、所属する組織及び（独）経済産業研究所としての見解を示すものではありません。

---

\*本稿は、独立行政法人経済産業研究所における「貿易投資プログラム」の成果の一部である。本稿の原案に対して、富浦英一教授（一橋大学）、五十里寛上席研究員・張紅咏研究員ほか経済産業研究所ディスカッション・ペーパー検討会の方々から多くの有益なコメントを頂くとともに、本稿執筆に対して星野光秀研究調整ディレクター以下経済産業研究所スタッフの温かいサポートを頂戴したことをここに記して、感謝の意を表したい。

# 中国の一帶一路構想は「相互繁栄」を もたらす新世界秩序か？

榎本 俊一  
(中央大学)

2017 年 7 月

# 目次

|                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| 序                                    | 1   |
| <b>第1部 一带一路とA I I Bはリアル・パワーたり得るか</b> |     |
| ～沿線国と立地企業の立場から～                      | 7   |
| 1. 初めに                               | 7   |
| 2. 中国の一带一路構想はなぜ世界を惹きつけたのか            | 8   |
| (1) 中国の経済発展スキームとしての一带一路              | 8   |
| (2) 一带一路とA I I Bはなぜソフト・パワーを持ち得たか?    | 9   |
| 3. 中国のソフト・パワーはリアル・パワーになり得るか          | 13  |
| (1) 一路地域でのプロジェクト形成における苦戦             | 13  |
| (2) 一帯地域でのプロジェクト形成                   | 14  |
| (3) カザフスタンのアルセロール・ミッタル               | 17  |
| ～条件付きの一带一路歓迎～                        |     |
| 4. 結び                                | 19  |
| <b>第2部 中国の四位一体型対外援助と対外経済協力</b>       |     |
| ～一带一路構想は中国型援助の延長にあるのか～               | 20  |
| 1. 問題意識                              | 20  |
| 2. アジア子型国際開発投資としての中国の対外援助            | 21  |
| 3. 中国の対外経済協力                         | 25  |
| (1) 対外経済協力の二本柱 ～対外工事請負と対外労務協力～       | 25  |
| (2) 外貨獲得策から中国企業グローバル化政策への発展          | 25  |
| (3) 対外経済合作の主体                        | 27  |
| (4) 主要市場                             | 33  |
| 4. 中国の四位一体型対外援助と一带一路構想               | 34  |
| <b>第3部 中国の国有企業主導の対外援助と被援助国の統治能力</b>  |     |
| ～一带一路は中国型成長に代わり各国最適成長を支援できるか～        | 38  |
| 1. 問題意識                              | 38  |
| 2. スリランカ・ケース                         | 41  |
| (1) スリランカ内戦と伝統的ドナー国の対外援助抑制           | 41  |
| (2) ラジャパクサ政権の10ヶ年開発計画と中国の主要援助国化      | 42  |
| (3) 中国国有企業主導のインフラ・プロジェクト             | 45  |
| ～ハンバントタ(Hambantota)地区における港・空港建設～     |     |
| (4) 中国国有企業の部分最適と自社利益を追求したプロジェクト事例    | 51  |
| (5) スリランカのインフラ整備と経済発展                | 57  |
| (6) 総括                               | 64  |
| 3. ラオス・ケース                           | 68  |
| (1) 中・泰・越に三方を囲まれた内陸の緩衝国              | 68  |
| (2) 2000年代の対中貿易・投資拡大と複数国競合による均衡維持    | 69  |
| (3) 複数国の競合しない部門での中国投資拡大              | 75  |
| (4) ラオスの成長戦略                         | 80  |
| (5) 中国の対外援助に対する評価                    | 86  |
| 4. 結論～スリランカとラオスは何が違ったのか～             | 91  |
| (1) スリランカとラオスの運命の違い                  | 91  |
| (2) 運命の違いをもちらした3要因                   | 92  |
| (3) 一带一路構想におけるラオスの対中交渉振り             | 94  |
| (4) 日本への含意                           | 96  |
| <b>参考文献</b>                          | 101 |

## 序

本稿は、中国の「一帯一路」構想が2015年のアジア・インフラ投資銀行(A I I B)設立に向けた動きにより本格的に始動し、日本が「一帯一路」構想とA I I Bに如何に対応すべきかが激しく論戦された時期に、執筆に着手したものである。第1部及び第2部は2016年10月に完成し、第3部は米国トランプ政権の成立した2017年2月にほぼ完稿したものである。その後、中国研究の有識者、経済産業研究所での検討会出席者の方々から多くの有益なコメントをいただき修正を行ったが、基本的なラインについては一貫しており、日本の「一帯一路」構想及びA I I Bに対する方針決定等に寄与することを意図している。政策決定者、有識者の議論・考究にいささかでも貢献できれば幸いである。

### (第1部「一帯一路」構想とA I I Bはリアル・パワーたり得るか)

米国オバマ政権は、中国の「一帯一路」構想による中華主義的な世界経済秩序の転換を警戒し、TPP(環太平洋パートナーシップ協定)によりアジア太平洋地域に広域経済圏を構築することで中国の広域経済圏建設を抑え、アジア圏等のインフラ整備需要に関しては、従来の世界銀行・アジア開発銀行(ADB)の枠組により応えていくとして、A I I Bの設立そのものについても懐疑的姿勢を採った。日本は、アジア圏のインフラ整備プロジェクトを巡り中国と熾烈な競争を展開してきており、アジア圏の国際開発金融機関としてのADBの地位を揺るがしかねないA I I Bに対して否定的立場に傾くのは自然なことだった。しかしながら、米国と日本の予想に反し、A I I Bは所謂「シルクロード経済圏(一帯)」と「21世紀海上シルクロード(一路)」の沿線諸国だけでなく、(米国の根回しにもかかわらず)英仏独等EU諸国の参加も得て、2016年1月に正式に発足、同年6月には初融資案件を決定している。A I I Bの成立には懐疑的だった米国と日本にとり「番狂わせ」が発生したわけであり、共通の価値観を有すると考えていた西側諸国が中国に同調したことは米国にとり衝撃を与えるものだった。

第1部「一帯一路」構想とA I I Bはリアル・パワーたり得るか」では、この番狂わせがなぜ起こったのか、中国の「一帯一路」構想がなぜ世界を惹きつけることに成功したかを分析している。中国自身は中国周辺部の経済開発と鉄鋼等過剰生産問題の解決が目標の一つであると明言しており、「一帯一路」構想は純粋な発展途上国の経済発展支援スキームではなく、中国を起点とした巨大経済圏構築を目指す(帝国主義的な色合いを帯びた)ものであることを自認している。にもかかわらず、沿線国は中国に経済的に(さらには政治的にも)従属する危険を認識しつつも、「一帯一路」構想をなぜ支持したのだろうか。日本で一部有識者が指摘するように「経済発展の基盤となるインフラ整備のための資金が欲しかったから」というのであれば、中国にせよA I I Bにせよ、アジア圏の巨額のインフラ整備資金を負担することはできず、追加的な資金供給も「大海の一滴」に過ぎ

ない。沿線国と欧州諸国が中国の野心を警戒しつつも支持に踏み切ったのは、中国の構想に国際経済ビジョンとしての意義を認めたからであり、従来の米国主導の貧困削減・人道支援を重視する規範主義的・市場主義的アプローチに代わり、中国のインフラ整備を重視する開発主義的アプローチが新たな世界経済の選択肢として映ったからである。特に、海洋貿易を基盤に構築された米欧日の世界経済体制では、中心から遠く離れた辺境に過ぎない中央アジア諸国等にとり、中国を起点とする巨大経済圏は世界経済の舞台に上るチャンスを提供するものであり、世界経済のパラダイム・チェンジといえるものだった。

中国の一带一路構想とA I I Bへの対応を考える場合、我々是一带一路構想が沿線国を惹きつけるソフト・パワーを持ち得た事実を深く認め、なぜ一带一路構想がソフト・パワーを持ち得たかを理解しなければならない(中国には国際開発金融機関の運営実績がない等の批判をしているのは無意味である)。中国の開発主義的アプローチへの新興国・発展途上国の期待は米国の規範主義的・市場主義的アプローチへの不満の裏返しである部分が大きく、沿線国は心から一带一路構想とA I I Bに賛同・共感しているわけではなく、米国主導の国際開発金融体制では獲得できないインフラ整備資金を期待しているに過ぎない。したがって、中国は一带一路構想への国際社会の支持獲得とA I I B立上げには成功したことに自足することなく、今後、着実に沿線国の求めるインフラ整備資金を供給し、沿線国の「経済発展に寄与・貢献する」産業・社会インフラ整備を進められるかが問われている。仮に、中国が自国の経済発展や過剰生産問題の解決のために一带一路構想を利用するならば、沿線国は中国の相互繁栄を目指すという約束への違約に失望して、中国の「新世界秩序」は米国に代わり経済的覇権を握ろうとする新たな帝国主義に過ぎないと反発するようになるだろう。一带一路構想のソフト・パワーをリアル・パワーに転化していくことが必要である。

## (第2部「中国の四位一体型対外援助と対外経済協力」)

では、中国は沿線国の期待に応じて、一带地域及び一路地域において、沿線国の経済発展に資する形でインフラ整備を推進できるだろうか。一带一路構想は国際開発金融機関のA I I Bだけでなく中国のシルクロード基金及び中国輸出入銀行融資等も原動力としており、中国の対外援助策の延長上にあるものである。当然、一带一路の沿線国におけるインフラ整備支援の在り方は、中国の対外援助に大きく規定されることとなる。そこで、第2部「中国の四位一体型対外援助と対外経済協力」では、中国の対外経済援助の特質について分析を行う。

中国は2000年代半以降のアフリカ援助において「悪名」を残した。中国は建国時からアフリカ諸国等で中央政府省庁ビル建設などの「南南援助」に取り組んできたが、それは政治的紐帯を維持するためのものに過ぎず、1990年代は鄧小平の改革・開放策に

欠かせない外貨の不足に苦しみ、対外援助は事実上ゼロに近かった。中国の対外援助の転換点は2000年代の爆発的な経済成長にあり、中国は輸出志向型成長により外貨準備（対外援助の原資）の蓄積が進む一方、爆発的成長により資源・エネルギーの国内自給が崩れ輸入に依存するようになり、「経済安全保障」が対外経済政策の重要事項となる。その結果、中国は2000年代半以降対外援助を急拡大し、アフリカ等の資源国で経済・産業インフラ整備への援助の見返りとして原油・鉱物資源の権益確保に取り組んだ。

中国の援助は中国企業の受注を条件とするタイド援助であるが、中国企業が工事建設等を請け負って、中国から大量の労働者を送り込みプロジェクトの突貫工事に当たる光景が西側援助国には異様かつ衝撃的であっただけでなく、中国がアフリカで展開したインフラ・プロジェクトは中国国有企業の短期的な利益にはなるが、現地国の長期的な発展には役立たない「箱物」であるケースが頻発した。中国の対外援助は日本と同じくアジア型国際開発投資に属し、被援助国の経済発展のための経済・社会インフラ整備に重点を置くタイド援助である。貧困撲滅・人道援助に重点を置く欧米ドナーにとりアジア型援助は異質かもしれないが、アジア型援助は適正に遂行されれば被援助国の経済発展基盤を整備するものであり、援助として「悪い」というわけではない。中国はアフリカ援助でアジア型援助の悪い姿を示してしまっただが、中国はAIIBでは自国・企業の利益を追求せず無差別・開放性を遵守し沿線国の経済発展に寄与するとしている。

中国はアジア型援助の良さを体現できるだろうか。中国の援助は①対外援助が民間企業による対外経済協力とセットとして展開される、②プロジェクトの形成主体が中国政府ではなく中国国有企業・地方政府である特異性を有しており、特に国有企業・地方政府がプロジェクト形成を左右することは、中国援助をして自国経済・企業の利益を優先し被援助国の長期的発展を蔑にする危険を孕ませる。第2部では、対外経済協力が引き続き中央・地方管轄の国有企業の重要な収入源であり、後発地帯の雇用確保のためにも規模縮小は難しいことを示す。今後も中国の対外援助は国有企業・地方政府の影響を排除できず、国有企業・地方政府が被援助国の政府・政治家・企業等と交渉してプロジェクト形成に当たるスキームには変化を期待できないのではないかと。なお、第2部の分析では中国の対外援助に関する内外研究成果を敷衍するが、我が国でも、下村恭民・大橋英夫・日本国際問題研究所編(2013)等優れた研究成果があり参考とさせていただいた。

### （第3部「中国国有企業主導の対外援助と被援助国の統治能力」）

このように論じてくると、「中国の一带一路構想はアフリカの二の舞となる可能性が高い」と結論しようとしているのではないかと疑われそうであるが、筆者は①一带一路構想は中国の対外援助の延長線上にあり、②中国の対外援助は政府援助が民間企業の対外経済協力とパッケージとなっており、③プロジェクトの形成主体が中国政府ではなく中国国有企業・地方政府であるため、中国の援助は自国経済・企業優先に陥る可能性を否

定できないと考えているものの、中国の「一帯一路」におけるインフラ・プロジェクトが必ず被援助国の長期的発展を軽視し自国経済・企業の利益を優先するものとなるとは考えていない。確かに中国の対外援助は自国経済・企業の利益優先に奔る危険を構造的に有しているが、中国の国有企業・地方政府主導の国際開発投資は「毒」にもなれば「薬」にもなってきた。第3部では、中国の国有企業が四位一体型の対外援助において果たす役割・機能が「一帯一路」構想の展開に及ぼす影響について、「毒」となったスリランカと「薬」とできたラオスのケースを対比して考える。

繰り返しになるが、被援助国の発展基盤となるインフラの整備にフォーカスしたアジア型開発投資は、適切なプロジェクト形成がなされる限りは、被援助国の経済発展にとり有効であり、また、プロジェクト形成が、インフラ事業に関する知見・ノウハウを有さない援助国・被援助国政府間の交渉だけではなく、専門家であるインフラ事業会社の関与を得て実施されることにも合理性がある。したがって、中国国有企業が被援助国政府・企業等との調整・交渉者としてプロジェクト形成にあたるのが直ちに悪というわけではないが、2000年代半以降急拡大した中国の対外援助においては、プロジェクトが国有企業の商業利益を優先して形成され、被援助国の発展には役立たないまま巨額の国家債務をもたらす傾向があった。スリランカ、ラオスは中国にとり一路地域の要衝に位置する国であるが、スリランカでは、中国国有企業による商業利益優先のインフラ・プロジェクトが破格の規模で企画・実行され、実需の裏付けのない国際的に忖度のない大規模空港・港湾が利用されないまま閑古鳥が鳴く事態が発生、鳴り物入りで建設された石炭火力発電所が四日に一日の割合で故障等による停止に追い込まれている。一方、ラオスでは、カジノ観光の失敗により塩漬け状態に陥っているポーテン特別経済区のような事例もあるものの、中国の対外援助はラオスの主要外貨獲得手段である電力輸出に貢献する水力発電建設、ラオスの経済特区構想に沿った空港・道路等交通インフラ整備などに寄与しており、アジア型援助の良い姿を示している。

スリランカとラオスの運命を分けたものは何か。第3部では、対外援助の決定は援助国・被援助国のいずれかによる片務的なものではなく、援助国と被援助国の双務的なものであることを踏まえ、この問題を援助決定における被援助国の役割・機能の観点から考察する。中国国有企業がプロジェクト形成しようにも、被援助国政府・企業の合意が必要であり、プロジェクトの選定決定権は両者の間で「分有」されている。Doran and Brant (2014) は、2000年代に中国の対外援助がアジア太平洋島嶼部で急増し中国国有企業がインフラ・プロジェクトの形成・請負を担うに至った過程で、中国の援助が巨額の対外債務の累積につながったケースと対外債務の累積をコントロールしつつインフラ整備のできたケースを比較研究し、被援助国のガバナンスが運命を分けたことを分析した。統治機構が堅牢であり対外援助プロジェクトを審議する機関を有したサモアでは、中国の対外援助をサモア政府の発展計画に即したものに統制できたのに対し、政治的クリエ



ンテリズムが支配的だったトンガ等では中国国有企業は政治的有力者と結びつきプロジェクト形成を支配した。問題は中国サイドだけでなく援助の受入れ国サイドにもある。

本稿では、Doran and Brant (2014)等を踏まえて、中国国有企業が一带一路構想においてプロジェクト形成を引き続き主導する場合でも、被援助国に①経済実態に即した明確な発展戦略、②中国一辺倒にならない複数国によるマルチ援助環境、③強固な政権のガバナンスが存在すれば、インフラ・プロジェクトがおおむね国家の長期的発展に資する形にコントロールすることができることを示す。「中国の国有企業主導の国際開発投資は毒に薬にもなる」が、ラオスとスリランカにおいて①②③の有無が運命を分けた。

### (TPPなきアジア圏で日本の進むべき道)

2017年2月に米国トランプ政権が誕生した。これまでトランプ政権はオバマ前政権の内外政策の否定を方針としており、国内的には「オバマ・ケア」と呼ばれるユニバーサルヘルスケア制度の廃止に全力を挙げるとともに、外政では、米国が中国の経済的影響力の拡大に対する防波堤として構想したTPPからの離脱、中国の地球温暖化ガス排出へのコミットメントを確保することを目指したパリ協定からの離脱方針表明等を矢継ぎ早に行ってきた。TPPは事実上「空中分解」の危機に陥っており、アジア圏における中国の影響力拡大をTPPにより抑え込むことを考えてきた日本にとり、対中戦略の前提が崩れた形となった。トランプ政権がTPPに代わる国際経済構想を提示しようとしないうちに、中国はアジア圏における「真空」状態の中で一带一路構想を遮二無二押し進めようとしている。

2016年1月にAIIIBが日米の見込みに反して国際開発金融機関として発足した時、日本が今後のアジア圏等の経済成長に関し応分の分担と責任を果たす上で、世界銀行・ADBの枠組で足りるのか、一带一路構想にも協同すべきか(あるいは、一带一路とは異なる独自構想を単独又は共同で推進すべきか)を考える必要に日本は直面することとなった。この問題に対して解答が得られないまま、オバマ政権に代わりトランプ政権が成立してTPPを「空中分解」状態に陥れたため、日本が中国のアジア圏における影響力拡大に如何に対処するかはますます難題化している。こうした中、国際通商問題を多国間ではなく二国間で解決とする米国現行政権にはアジア太平洋地域に関する新たな国際経済構想を打ち出すことを期待できないことから、日本が国際経済秩序の「真空」状態において孤立することを回避し、加えて日本企業がAIIIBの手掛けるインフラ・プロジェクトから排除されないため、日本はAIIIBに加盟すべきであるとする意見も強まりつつある。

この点、私は日本がAIIIBに加盟してAIIIBを通じて一带一路地域のインフラ整備を支援するようになれば、インフラ整備支援から日本の「顔」が喪われてしまい、これまでのアジア圏における中国の経済的影響力の拡大を日米同盟やTPPにより抑え

込もうとしてきた努力を無化することから、賢明な選択肢ではないと考える。また、スリランカとラオスのケース・スタディから、中国の対外援助が中国企業の短期的利益ではなく被援助国の長期的発展に資するものとなるか否かは、①経済実態に即した明確な発展戦略、②マルチ援助環境、③強固な政権のガバナンスの有無により決定されるところ、日本が中国の一带一路構想とA I I Bに対して独立の立場を採り、一路地域を中心として独自援助を展開して被援助国の「マルチ援助環境」の醸成・強化に努めることが被援助国の長期的発展に寄与することを最後に述べて欄筆することとしたい。

## 第1部 一帯一路構想とA I I Bはリアル・パワーたり得るか

### ～沿線国と立地企業の立場から～

#### 1. 初めに

中国の「一帯一路」構想の表明から、同構想の要の一つであるアジア・インフラ投資銀行(A I I B)設立までの動きは迅速であり、電光石火の動きに一帯一路構想に好意的な者も否定的な者も幻惑されて、十分対応を詰め切れてこなかった。また、時局を主導してきた中国自身も、一帯一路の65ヶ国に加えA S E A N・E U・アラブ連盟・アフリカ連合・上海協力機構等の支持取付け、A I I B設立のためのメンバー確保と準備に忙殺されてきた。2016年1月のA I I Bの創立総会・初回理事会、6月の初融資決定により、これまでの動きに一段落付き、ようやく中国政府も沿線諸国とインフラ・プロジェクト具体化に向けた交渉をスタートしようとしている。

これまで我が国は一帯一路構想とA I I Bに対し「静観」の態度を採ってきたが、この仕切り直しのタイミングを活かして、今後の対応を冷静に検討すべきである。2009年、アジア開発銀行(A D B)と同研究所(A D B I)は2010～2020年にアジア圏のインフラ整備には8.33兆ドルを要する(年間平均7470億ドル)との試算を公表したが(注1)、この資金需要は如何なる国家と国際開発金融機関の能力を超過している。今後のアジア圏等の経済成長に関し我が国が応分の分担と責任を果たす上で、世界銀行・A D Bの枠組で足りるのか、一帯一路構想にも協同すべきか(あるいは、一帯一路とは異なる独自構想を単独又は共同で推進すべきか)を考えなくてはならない。

これは21世紀の日本のポジションを決める問題であるが、同時にアジア諸国等の問題でもある。ユーザーに歓迎されない企画は売れない。そこで、本稿では、今般、一帯一路構想には中国経済の発展空間を確保する意図があると承知した上で、なぜ沿線諸国は中国構想に惹きつけられたのかを考える。「一路」は世界経済の成長地域になりつつあるが、従来の海上貿易を基盤に構築されてきた米欧日主導の世界経済体制では「一帯」は「辺境」であり成長機会は限られてきた。中国の構想が沿線諸国と立地企業にとり如何なる魅力を有するかをカザフスタンとアルセロール・ミッタルを例として見たい。

(注1) A D B・A D B I (2009) "Infrastructure for a Seamless Asia"

## 2. 中国の一带一路構想はなぜ世界を惹きつけたのか

### (1) 中国の経済発展スキームとしての一带一路

中国は2014年11月のアジア太平洋協力首脳会議において、2013年以降暖めてきた「一带一路」構想を正式に表明し、中国西部から中央アジア・ロシアを経由して欧州につながる「シルクロード経済帯(一帯)」と、中国沿岸部から東南アジア、スリランカ、アラビア半島の沿岸部、アフリカ東岸を結ぶ「21世紀海上シルクロード(一路)」の二地域において、中国主導により沿線諸国の政策協力により、交通・エネルギー・通信インフラ整備、貿易・投資促進と域内分業の適正化、国際開発金融機関設立等による資金融通を進め、中国を起点とする新たな巨大経済圏(65ヶ国、44億人)を構築するとした。

中国商務部国際貿易経済合作研究院によれば、一带一路は習近平・国家主席の「中国の夢(中華民族の復興)」に根があり、その「持続的経済発展により国民生活を豊かにするとともに中国の国際的地位向上を図る」というアイデアに、2014年11月APECで提唱された「アジア太平洋の夢」が結びつき、中国主導による一帯の開発により「地理的に中国と欧州の間に位置し、開発の遅れた中央アジア諸国のボトムアップ」を図り、一路の開発により中国・ASEAN自由貿易協定を発展させ、一带一路の沿線国の経済水準を引き上げて良好な関係を構築し中国との共存共栄を目指すものとされる(注2)。

巨大経済圏の構築は沿線国の経済的繁栄と同時に中国の持続的成長も目標としており、この点、張業遂・外交部副部長は一带一路の戦略的意義は中国の国土の均衡ある発展にあるとする(注3)。中国は、1960年代の三線建設(注4)以来、伝統的に国全体で完結する産業構造を脆弱と捉え、国内に自己完結的なフルセット型産業構造を複数形成する政策を追求してきた。しかし、1978年の改革開放以降、中国経済は東部沿海部を中心として先進国企業の直接投資と先進国市場輸出により爆発的成長を遂げたが、海外からの直接投資と先進国市場アクセスの恩恵を被れない中西部内陸部は後発地帯として残る結果となった。中国は一带一路で東部と中西部の格差問題の解消を考えており、「過剰化した生産能力を東部から中西部に移転させ」、中西部から中央アジアにかけて広域経済圏を形成し、中国の中西部内陸部の経済発展を実現しようとしている(注5)。

(注2) 中国商務部国際貿易経済合作研究院(2014)「中国政府が新シルクロード構想を打ち出した目的」(みずほ総合研究所委託調査)

(注3) 張業遂(2014)「一带一路の建設を通じて中国の対外開放のレベルを一層高めよう」、『中国発展観察』2014年第4期

(注4) 毛沢東は、ソ連・米国との軍事対立に備えて、沿海部・東北部の主要工業地域が敵の攻撃により壊滅しても抗戦継続できるよう内陸地域にフルセット型の重工業地帯を建設することに執着した。

(注5) 一路に関しては具体的なプロジェクトがまとまっていないが、一帯に関しては、江蘇省から中西部・中央アジアを経由して欧州を結ぶ第2ユーラシア・ランドブリッジの貨物車運行の増加、広東省深圳から雲南省昆明、ミャンマーを経て南アジアを横断して欧州に向かう第3ユーラシア・ランドブリッジの建設が計画されている(第1ユーラシア・ランドブリッジはシベリア鉄道)。

## (2) 一帯一路構想とA I I Bはなぜソフト・パワーを持ち得たか？

### ①一帯一路構想のソフト・パワー

一帯一路構想は中国を起点とした巨大経済圏構築を目指すものであり、中国自身も自国経済の持続的成長と地域間格差解消が目的であることを隠していない。しかし、沿線諸国は、中国の経済力の下に組み込まれる危険があるにもかかわらず、中国の構想を歓迎しA I I Bに積極的に参加した。また、英・独・仏等も、国際金融・通貨秩序の変更を懸念する米国の反対を押し切り、A I I B創立メンバーとなっている。

我々はこの事実を直視すべきである。中国主導の巨大経済圏構築が、単に米国主導の世界経済体制への挑戦に止まれば、これほどの支持は獲得できなかっただろう。そこには沿線諸国及び欧州諸国にも訴求するビジョンが存在し、そのソフト・パワーにより、彼等は一帯一路構想に賛同しA I I Bに加盟したと考えるべきであろう。中国の構想は開発主義である。資源・環境制約を考えると「全球的」開発の持続可能性には疑義があるが、開発主義は経済成長と富裕化を求める途上国の政策と合致するものである。

一方、米国の世界経済ビジョンは経済成長を求める途上国とミスマッチを起こしている。これまで新興国は世界銀行・ADBの運用に関して環境・人権優先主義に不満を抱いてきたが、A I I Bは開発主義に立つ国際開発金融機関として期待されている。中国への期待は米国主導の現行体制への失望の裏返しであり、中国は途上国の開発主義に訴求するビジョンを打ち出すことで成功したのではないか。

### ②米国の制度的アプローチと一帯一路の開発主義的アプローチ

#### (米国の制度的・市場主義的アプローチ)

現在、米国は第二次世界大戦後の国際自由貿易の礎石となったG A T Tとその後継であるW T Oをベースとして、アジア太平洋地域ではA P E Cにより貿易投資自由化を追求してきたが、現在、環太平洋パートナーシップ(T P P)により貿易投資自由化をアジア太平洋全域に拡げ、F T T A P (アジア太平洋自由貿易圏)を実現しようとしている。

米国の世界経済構想は、域内の貿易・投資の自由化を法的に実現することにより、域内貿易・投資を活発化させ、域内の経済成長を実現するという制度的アプローチであり、一帯一路構想のように、アジア太平洋地域の経済成長をインフラ整備等により進めようという開発主義性は希薄であり、貿易・投資を阻害する規制・慣行を撤廃し市場メカニズムが貫徹されれば、自ずと経済成長が実現されるという経済自由主義に立脚している。これは2015年4月に日米両首脳が発表した「日米共同ビジョン声明」に良く示されており、透明な貿易・投資ルール作りにより地域の経済発展を追求するとしている。

「日米両国は、地域の繁栄を追求する上で、透明性が高く、ルールに基づき、漸進的なアプローチにコミットしている。この地域における日米両国のリーダーシップは、環太平洋パートナーシップ(T P P)を通じた貿易及び投資、開発協力並びにインターネット・ガバナンスを含む。日米両国は、ダイナミッ

クかつ急成長するアジア太平洋地域及び世界中において、貿易及び投資のルールを定めるための取組を主導している。日米両国は、ＴＰＰの二大経済大国として、これまでに交渉された貿易協定の中で最も高い水準の協定をまとめるために取り組んでいる。ＴＰＰは、より多くの雇用を後押しし、賃金を引き上げ、地域の平和及び安定の促進を含む広範な長期的な戦略目標における日米の共同の取組を強化することによって、日米両国及びアジア太平洋地域の全体にわたって経済成長及び繁栄を牽引する」(注６)

(注６) 外務省ホームページ参照 ([http://www.mofa.go.jp/mofaj/na/na1/us/page3\\_001203.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/na/na1/us/page3_001203.html))。

#### (ユーラシアの広域開発計画としての一帯一路構想)

これに対し、中国の一帯一路構想はユーラシア全土に渉る広域開発計画である。従来の海上貿易を基盤に構築されてきた世界経済体制で一帯地域は「辺境」に過ぎず成長機会は限られてきたが、中国は一帯地域を中国と欧州を結ぶ回廊として位置直し、世界経済の成長地域に転換する構想を打ち出した。また、一帯・一路の双方で、交通・通信・エネルギー等インフラの接続、国境貿易・税関制度の標準化と自由貿易化、資金融通・自国通貨兌換範囲拡大により共通基盤を構築した上で、石油・ガス・金属等の探鉱開発、原子力発電・再生可能エネルギー開発、各国の経済特性に応じた国際分業構造の形成、新規産業クラスター形成などの開発構想を提示している(注７)。

中国の構想は白髪三千丈的であり実現可能性について疑問が残るが、一帯一路構想は、海上貿易を基盤とする米欧日の世界経済システムに代わる、中国を起点とした新たな巨大経済圏のイメージを具体的に喚起できており、新たな世界経済の発展可能性が沿線諸国の眼には映ずるものとなっている。特に、世界経済の「辺境」である中央アジア等は、先進国市場から切り離された閉鎖的経済空間において、如何に経済発展を図るかに苦しんできたが、一帯一路構想は自国の経済発展に関する現実的ビジョンを提供している。

(注７) 中国国家発展改革委員会・外交部・商務部(2015)「シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードを共同で推進するビジョンと行動」(<http://www.china-embassy.or.jp/jpn/zgyw/t1250235.htm>)。

#### (米国のアプローチの問題点)

米国の制度的アプローチと並べると、中国の構想は途上国の基本政策である開発主義に立ち、途上国にも理解できる具体的プロジェクトから構成されている。ＴＰＰ参加予定でＡＩＩＢ創立に加わった沿線国は、米国のアプローチを否定しているわけではない。域内の経済発展には、貿易・投資の自由化に加えて、成長の起動力として大規模プロジェクトが必要であると考えているに過ぎない。その限りでは、中国の構想には、新帝国主義の薫りはあるものの、彼等の政策と利益に即したものだ。

この点、米財務省次官(国際関係)、大統領特別補佐官(経済政策)を歴任したウェシントン(Olin Wethington)は「従来の米国の国際経済政策はルール作りに特化し、開発を軽視してきた。一方、中国は援助国の経済発展に直結した二国間借款を重視してきた」とし「米国はアジア諸国におけるインフラ整備の政治的重要性を理解していなかった」と反省する(注８)。中進国に移行して日の浅い中国は途上国ニーズを理解しており、一帯一路構想が米国アプローチより魅力あるものに仕上がっていることは否めない。

(注8) 米外交問題評議会(CER: Council on Foreign Relations)が2015年6月16日にニューヨークで開催した討論会“Understanding the Chinese Economy—China’s Economic Strategy”における発言を簡約して引用(<http://www.cfr.org/china/understanding-chinese-economy/p36634> 参照)。

### ③国際開発金融の資金不足とプロジェクト選択への途上国の不満

#### (開発資金の絶対的不足)

ただし、第二次大戦後の米国も途上国の開発ニーズを無視したわけではなく、世界銀行と国際通貨基金を制度基盤として、アジアでは世界銀行と、日米が共同で主導するADBを通じ資金供給してきた。戦略パートナーの日本は1960年代以降、戦後賠償に起源を持つ円借款を拡大し、1990年代には一国で世銀に比肩する資金を供給してきた。

しかしながら、アジアでは、過去20年間の経済成長により生活の高度化や都市化が加速し、運輸・エネルギー・通信など多様なインフラの需要が高まったため、現在、開発資金が絶対的に不足している。先述の試算では、ADB加盟途上国32ヶ国では2010～2020年にインフラ整備に8.22兆ドルが必要であるが、ADBの投融資額は2014年末時点で271.7億ドルに過ぎない(2013年末229.3億ドル)。仮に中国とインドを対象から除いても約1.68兆ドル(年平均1530億ドル)が必要であり、資金需要が既存の国と国際開発金融機関の能力を超過している事実には変わりはない(注9)。

(注9) キム世界銀行総裁は2014年10月のグローバル・インフラストラクチャー・ファシリティ(GIF)設立会合で「途上国がインフラに費やす資金は年間約1兆ドルに上るが、現在の成長率を維持し、将来の需要を満たすには、2020年まで毎年最低1兆ドル以上の追加投資が必要である」とした。

もちろん、全インフラ投資を国際開発金融機関が担う必要はなく、民間投資がインフラ投資の主役であるものの、民間投資の呼び水効果を果たす国際開発金融機関の信用マネーの役割は大きく、その「呼び水」供給が需要に追いつかない。このため、AIIBがアジア圏の必要とする資金をファイナンスする国際開発金融機関として期待されたのは当然であり、むしろ国際政治的な思惑から同行設立に反対することは正当性に欠ける行為として映ずる結果となった(注10)。

(注10) 世界銀行及びADBは当初よりAIIB設立に歓迎の意を示しており、中尾ADB総裁は、アジアにはインフラ関連だけでも膨大な資金需要があり、AIIBとは補完的關係にあり敵対はあり得ず、融資条件を満たせば協調融資していくとしてきた(2015年3月25日日本記者クラブ会見等)。

#### (米国の途上国の開発ニーズを重んじない国際機関運営)

米国は国際開発金融機関の運営に関してもルール主義に立ち、1990年以降、途上国の開発が環境・社会面で与える悪影響にも国際開発金融機関は責任を負うべきとして、世界銀行等に働きかけ、投融資における環境社会配慮ポリシーやガイドラインの策定を推進した。Morris(2016)は「出資者の資金運用において、信任義務だけでなく環境・社会被害の未然防止を厳格に求め、数値基準、融資後モニタリングなど制度整備を行った」(注11)だけでなく、米国は2006年以降「(世界銀行に申請される)年間約200件の1割に反対票を投じ」プロジェクトを葬ってきた(注12)。

これに途上国は反発しており、2009年にセディージョ委員会がまとめた世界銀行改革提案では、最貧国・低所得国の貧困削減だけではなく中所得国の経済成長に資するプロジェクトへの融資が課題の一つに掲げられ、意思決定に関しては、先進国と途上国の投票数の均等化、米国の拒否権の廃止等が提案された。しかし、米国の反対により改革は進まず、Dollar (2015)は「途上国は国際金融機関の決定が遅く官僚的であるためインフラ整備の資金調達先から外している」と指摘している(注13)。

一方、AIIBは、①貧困撲滅に主眼を置き環境保護・教育支援プロジェクト等を重視する世界銀行・ADBとは異なり、インフラ投資業務への特化を目的とするものであり、②理事会構成の変更、資本金の増減、資本比率の変更等に関しては中国に拒否権を認めたものの、融資決定は特定国に拒否権を認めず多数決とし(途上国の出資比率が70%を超える)、③理事会を非常設化し総裁に業務遂行に大きな権限を与えることで手続簡素化・経営迅速化を図っている。この点、中国はセディージョ委員会報告書に学び米国の国際機関運営と異なる道を模索していると評価できる。

(注11)世界銀行は、投融資の事前審査において、環境評価、自然生息地、林業、害虫管理、文化財保護、非自発的住民移転、先住民族、ダム安全管理、紛争地域事業、国際水路事業の10分野を十分に考慮するとし、国際金融公社(IFC)は世界銀行のセーフガードに基づき"International Finance Corporation's Policy on Social and Environmental Sustainability"と"IFC Performance Standards on Environmental and Social Sustainability"を開発の持続可能性確保の柱としている。

(注12)Morris, Scott(2016) Discussion Paper "Responding to AIIB U.S. Leadership at the Multilateral Development Banks in a New Era" Council on Foreign Relations

(注13)Dollar, Davis (2015) "China's rise as a regional power: The AIIB and the 'one belt, one road'" Brookings Institute Report

#### ④途上国の開発ニーズを捉えた中進国・中国の先進国・米国との差別化成功

以上、中国は米国の制度的アプローチと規範的な国際開発金融機関運営を反面教師として、途上国の開発・成長ニーズに訴求する開発主義的な構想を提示し、中進国も含めた途上国のインフラ整備に特化した国際開発金融機関を立ち上げることで、米国との差別化と途上国の支持獲得に成功した。

現在の世界経済システムは海上貿易を基盤に構築された米欧日主導のものであり、従来「辺境」とされてきた中央アジア・東南アジア内陸部を成長地域として取り込んだ巨大経済圏の構想は世界経済体制のパラダイム・シフトを提案するものである。この点でも、中国の一帶一路構想が、先進国へのキャッチアップを目指す途上国にとり極めて魅力的なものに映ったことは不思議ではない。

また、途上国が経済発展上必要とするインフラ整備には巨額資金が必要であるが、インフラ整備に特化した、中進国も対象とするAIIBは途上国の開発ニーズにマッチしたものであり、たとえAIIBもインフラ整備資金の全てを負担できるわけではないとしても、環境・人権保護を重視して融資手続も官僚的な世界銀行等に不満を抱く途上国が同行に魅力を感じたのは自然だった(注14)。



(注 14) 前述 CER 討論会でウェシントン氏は「A I I B は米国が貿易政策だけでなく途上国にとり重要な開発援助を含む広範な政策を行う必要があることを改めて認識させた」「今や国際開発金融機関の改革を進める時であり、現状維持は中国構想の進展を傍観するだけのこととなる」とし、米国が中国に対抗してインフラ開発援助を増やすのではなく、既存の国際開発金融機関の運用を合理化して民間資金供給を増やすことで途上国のインフラ整備資金需要に応えるべきと提言している。

### 3. 中国のソフト・パワーはリアル・パワーになり得るか

我が国は米国政府と立場を共有し中国の動きを静観する立場を採ってきたため、中国構想が一带一路の沿線国だけでなく英独仏の支持も獲得したことに戸惑い「汽車に乗り遅れるな」とする論もある。しかし、中国は取り敢えず開発主義的構想により国際支持の獲得には成功したものの、沿線諸国は必ずしも中国の構想に熱狂しているわけではなく、自国の経済発展につながるプロジェクトが中国等の資金負担により可能となるかを見守っている。習主席は 2014 年 11 月の中央財經指導グループ第 8 次会议で①沿線諸国との協力、②一带一路の全体プランの明確化と中期的タイムスケジュールとロードマップ確定、③シンボリックプロジェクトの早期成功を指示しているが(注 15)、中国のソフト・パワーがリアル・パワーになり得るかは今後のプロジェクトの成否次第である。

(注 15) 中央財經指導グループ(中央財經指導小組)は第 9 回以降審議内容等が新華社により報道されるようになるまで活動内容は不詳だったが、習主席、李首相、政治局員を構成メンバーとし、5 ヵ年計画・國務院政府活動報告・中央經濟工作會議等の重大活動、及び經濟情勢分析、マクロ政策研究等で中心的役割を担っている。第 8 回の審議決定は中国商務部国際貿易經濟合作研究院(2015)より引用した。

#### (1) 一路地域でのプロジェクト形成における苦戦

中国のプロジェクト形成は一路地域では苦戦している。

中国は雲南省昆明から東南アジアを経由してシンガポールまで高速鉄道で結ぼうとしているが、最初の国外部分となるラオスでは資金条件で合意できず、工事の目途が立たない。2013 年の中国・ラオス首脳合意では、中国が所要資金の大半を融資する条件だったが、現在、中国は総工費 70 億ドルの負担を求めており、最貧国のラオスには一部調達も難しく中国に本格支援を要求している(注 16)。

また、ラオスの隣国であるタイとの交渉でも、中国の資金負担要求は過大であり、中国は 2～7%の譲許的借款を提供しているものの、日本の借款は 1%台の低金利であるため、タイには魅力のないものとなっている。また、中国が鉄道路線の片側の土地開発権を要求していることにタイの反発が強く、プロジェクト合意の目途が立っていない。

一带一路構想が「中国版マーシャル・プラン」と呼ばれることを中国側は否定しているが、もともと商業採算性が成り立たず未着手だったプロジェクトを成立させたいならばマーシャル・プランと同等の贈与性が必要であろう(マーシャル・プランは 1948～1951 年 6 月に 102 億 6000 万ドルを援助、そのうち 91 億 2800 万ドルが贈与)。加えて、一路地域は世界銀行・ADB が既に活発にインフラ融資を行っており、中国のプロジェクトは沿線諸国にとり最優先事項ではなく、ADB 等の支援と比較した場合に必ずしも有利ではないことが中国の苦戦につながっている。

(注 16) 2016 年 6 月 5 日付けロイター報道

## (2) 一帯地域でのプロジェクト形成

日本では一路地域での苦戦を聞くと「したり顔」をする者がいるが、中国は一帯地域では漸進的にプロジェクトを形成しつつある。中央アジア 5 ヶ国は 2000～2013 年に貿易額が 18 億ドルから 420 億ドルに拡大するなど中国との経済的紐帯を深めてきた。内陸国にとり物流が経済成長のボトルネックであるため、中国の鉄道・道路・エネルギー等のユーラシア横断インフラ整備構想は利害関係が一致する。ただし、インフラ整備が中央アジア諸国の唯一の課題であるわけではなく、ここでも資金問題がプロジェクト形成に立ちはだかる。本稿では、一帯の入口となるカザフスタン为例として問題を見る。

### ①カザフスタンでのプロジェクト形成

#### (2000 年代以降推進されてきた道路・鉄道網整備)

中国は 2000 年代より中央アジア諸国とエネルギー協力を強化し、中央アジアと中国を結ぶ道路、石油・ガス輸送網の入口となるカザフスタンでは、複数ルートの石油・天然ガス・パイプラインを建設、鉄道貨物輸送も、江蘇省連雲港からカザフスタン、ロシア、中東欧を経てロッテルダムに至る第 2 ユーラシア・ランドブリッジの貨物輸送量を拡大してきた(中国・欧州間の大陸横断輸送コンテナ貨物輸送量は 2015 年に 4 万 7400 TEU と 2011 年比で約 40 倍となり、2020 年には 80 万 TEU に拡大の見込み)。

中国の一帯一路構想公表後、2015 年 7 月にカスピ海を横断して中国とアゼルバイジャンを結ぶ初のコンテナ輸送が行われ、同年 11 月には中国・カザフスタン・トルコを結ぶ 2 回目のコンテナ輸送が行われるなど大陸横断コンテナ貨物輸送の可能性が模索されている(注 17)。2015 年に中国とカザフスタンは、自動車貨物輸送の増大と国境通過待ち大型トラックの渋滞緩和のため、2005 年に設立合意したホルゴス特別経済区で国際共同物流センターを始動させ、税関手続きを含む輸送サービスをワンストップ化した。

(注 17) JETRO「通商弘報」48d26c3b8d276a20(2016 年 6 月 10 日)

#### (今後のカザフスタンの物流インフラ整備)

中国が一帯一路構想で打ち出したユーラシア・ランドブリッジと経路が外れるが、カザフスタンは近隣諸国との鉄道網構築に力を入れており、2014 年に国内でジェスカズガン・ベイネウ間鉄道の開通によりアゼルバイジャンとトルコへの輸送時間短縮に成功、2015 年 12 月にはカザフスタン・トルクメニスタン・イランを結ぶ鉄道運行を開始した。また、カザフスタン西部のカスピ海域の積替え能力向上のため港湾拡張(処理能力を 2016 年 1650 万トンから 2020 年 2500 万トンに引き上げ)とフェリー施設建設(フェリー輸送量は 200 万トンから 610 万トンに増大)を計画している(注 18)。

(注 18) JETRO「通商弘報」ffcfad3ffa205ab6(2016 年 6 月 13 日)

## ②開発資金問題

カザフスタンの上記イニシアティブは一帶一路構想とは独立したものだが、中国のトランス・ユーラシア経済圏構築に資するものである。問題は中国が第3ユーラシア・ランドブリッジの建設に加えて、これらのプロジェクトをインフラ整備の対象とし得る資金力があるかに尽きる。

### (中国の軍資金不足)

(1)で見たように、中国は一路地域においてラオス、タイと資金負担を巡り交渉が難航しており、自国の資金負担を軽減するため鉄道網の片側の土地開発権を要求して反発を受けている。中国は2014年末に外貨準備から100億ドルを取り崩してシルクロード基金(最終的に400億ドル規模を予定)を設立したものの、外貨準備高3兆2000億ドル(2016年8月末時点)の投入額には限界があり、A I I Bの資本金も500億円超に過ぎないことから、中国は一帶一路のインフラ整備に必要な資金需要を到底賄うことはできないことが東南アジア諸国と摩擦を生む結果となっている。

中央アジア諸国は、2000年代の資源価格高騰により財政収入が拡大し鉄道・道路等インフラ整備の原資があったが、2014年後半以降の原油価格の暴落と低迷は経済的打撃となっており、カザフスタンも通貨価値下落等経済悪化が続いており、これまでのように道路・鉄道等のインフラ整備のための資金を潤沢に負担できるかは疑問であり、一路地域のインフラ整備においても資金調達が最終的にボトルネックとなりかねない。

### (民間資金調達の困難性)

中国がソフト・パワーからリアル・パワーになり得るかは、結局、インフラ整備に要する資金を調達できるかによろう。中国はA I I Bを民間資金の呼び水の信用マネー供給者と位置づけ、インフラ整備には民間投資を活用する考えを示し、中国の商業銀行9行が一帶一路周辺24ヶ国に2016年3月末までに56支店を開設したとする(注19)。しかしながら、一帶一路構想のインフラ・プロジェクトはこれまで商業採算性が成り立たず未着手だったものであり、中国の構想が世界経済体制のパラダイム・シフトを含む魅力的なものであるとしても、国際的に民間投資を引き寄せられるかは疑問である。

A I I Bの初年度融資は5.1億ドルであり資本金範囲内だったが、今後の融資規模の拡大には公募債発行が必要である。2017年6月にA I I Bは米国格付会社ムーディーズ社よりA D B等と同じトリプルAの格付けを取得したものの、ムーディーズは5月に中国の国債格付けをA a 3からA 1に引き下げたばかりであり、判断には疑義が寄せられている。中国の国債が「非常に低い信用リスク」から「低い信用リスク」へとリスクが拡大したのを示した(注20)。一帶一路の商業採算性の難しいプロジェクトのファイナンスには、国際開発金融機関は通常より好条件の融資を提供する必要があるが、財務基盤に米国・日本等先進諸国を欠き、中国を除けば国家財政に余裕のない途上国の出資比

率が高いA I I Bにとり、依然、そのファイナンスは難事ではないだろうか。

(注 19) 中国網 2016 年 9 月 30 日付。中国網は、國務院直属の中国外文出版發行事業局(中国国際出版集団)が管理・運営する 1997 年創立のニュースサイトであり 11 言語でニュースを配信。

(注 20) 2017 年 5 月 24 日、ムーディーズ社は、中国の経済成長の鈍化に伴い、今後政府の債務負担が一段と増えて中国の金融と財政力が悪化するとの見通しに基づき、中国の人民元建及び外貨建の国債格付けを従来のA a 3からA 1に一段階引き下げた(1989 年以降初めて格付けを引き下げ)。なお、スタンダード・アンド・プアーズ(S & P)は 2016 年 3 月に中国の信用格付けを従来の「ステーブル(安定的)」から「ネガティブ(弱含み)」に引き下げている(長期格付けA A-と短期格付けA-1+)。

### ③カザフスタンの動き

カザフスタンは中国との経済的紐帯を深めているものの、自国の経済発展に必要な資金・援助を中国だけから獲得することはできないことは承知している。

インフラ整備に関しても、旧ソ連時代に整備され老朽化の著しい国内道路・鉄道・電力網の更新や新規整備のために日本に対して支援を求めるとともに(安倍首相カザフスタン訪問を受けて 2015 年 11 月にカザフスタン官民クオリティインフラ会議開催)、欧州がカスピ海地域で生産される原油・ガスをロシア経由せず供給する南エネルギー回廊構想の動きを踏まえて、カザフスタン西部のカスピ海域の積替え能力向上のため港湾拡張等を含めた物流・石油ガス輸送網の整備について欧州との協力を模索するなど多角的外交を展開している。EUは欧州復興開発銀行(EBRD)を通じて 24 億 3500 万 ユーロの投融資を行い旧式発電所の近代化、風力・水力発電所の建設、老朽化ガス・パイプラインの改修、道路・鉄道等のインフラ整備を実施してきている。

また、2000 年代まで最大の対外援助国であった米国との間でも、シェブロン等が 2016 年 7 月に 368 億ドルを投入してテンギス油田の生産拡大を決定するなど、近年中国のプレゼンスが巨大化した資源開発(2014 年末時点で中国企業がカザフスタンの原油権益の 25%を保有)に修正する過程で、改めてインフラ整備への協力を模索している。また、カザフスタンが原油・ガス生産に依存した経済構造から自国資源を活かした鉄鋼・化学産業を中核とする工業国への転換を目指すには、米国・日本企業等の直接投資と技術移転を必要であり、中国が想定している過剰生産設備の解体移転や中国設備産業の市場化は同国の第一選択肢ではない(注 21)。

結局、カザフスタンは中国の一帯一路構想を歓迎しているが、同国がこれまでロシア、米国、欧州、日本等と良好な関係を築き自国の発展に有利な状況を創出しようとしてきたのと同様、一帯地域に巨大経済圏を構築しようとする中国の動きに全てを賭けているわけではなく、一帯構想には必ずしも載らない欧州・ロシア・中東との経済関係強化も重視しており欧州・日本等より資金援助を受けつつ物流インフラ等の整備を進めようとしている。ソフト・パワーはリアル・パワーたり得るかもしれないが、国際政治・経済における中国の位置を反映した応分の影響力に止まらざるを得ない。

(注 21) 米国海外ラジオ放送専門局 Radio Free Asia によれば、中国工業情報化部運行監測協調局の黃利斌・副局長は「中国の製造業の過剰生産能力の解消の唯一の方法は生産設備を海外の途上国に移転することである」と述べたが、旧式技術によるエネルギー多消費・高環境負荷型の中国生産設備は工業近代化を目指すカザフスタンの要求には合致しない。

### (3) カザフスタンのアルセロール・ミッタル ～条件付きの一带一路歓迎～

#### (中国鉄鋼過剰生産の捌け口となるか)

一带一路構想は、2011 年以降中国経済が減速する中、短期的には鉄鋼・セメント等の過剰生産のはけ口を求めるものだと指摘があり、中国政府も一带一路を重点地域として鉄鋼・建材等の海外移転を支援している(注 22)。しかし、一帯地域には旧ソ連時代より一貫製鉄所が各国に存在し、カザフスタンでは、ミッタル・スチール(現アルセロール・ミッタル)が 1995 年に旧ソ連第 3 位の銑鋼圧延一貫製鉄所の Karmet Steel を買収して、鉄鉱石・原料炭鉱山を所有して鉄鋼原料生産から鋼板生産に至る垂直統合生産を実現している。むしろカザフスタンの鉄鋼産業は一带一路構想に伴う中央アジア諸国での鉄鋼需要を期待しており、中国の思惑とおりとなるかは分からない。

(注 22) 「設立並投行的七个理由」中国証券報 2014 年 10 月 23 日 ([http://www.cnstock.com/v\\_news/sns\\_zxk/201410/3217216.htm](http://www.cnstock.com/v_news/sns_zxk/201410/3217216.htm))。「一带一路」。政府による海外移転支援は 2015 年 1 月 28 日の國務院常務會議 ([http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-01/28/content\\_2811254.htm](http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-01/28/content_2811254.htm))、同年 5 月 6 日の國務院常務會議 ([http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-05/06/content\\_2857691.htm](http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-05/06/content_2857691.htm)) 参照。

#### (異形の多国籍鉄鋼コングロマリット：アルセロール・ミッタル)

アルセロール・ミッタルは、2006 年のミッタル・スチールのアルセロール買収で成立した鉄鋼生産世界 1 位の鉄鋼メーカーであり、①内需型産業である鉄鋼業には例のない多国籍企業であり、②自動車向け高級鋼板等を生産する高炉部門から建設資材等汎用鉄を生産する電炉部門に至るコングロマリットであるだけでなく、③鉄鋼原料鉱山の所有により原料から生産に至る垂直統合を実現している「異形」の鉄鋼メーカーである。

鉄鋼産業では、高炉建設には巨額費用を要し(5000 億円～1 兆円)、鋼材輸送は重量単位製品価格が安くコストが軽視できないため、先進国では、自国資本の鉄鋼メーカーが各国で自給自足する「棲み分け」がなされてきた。しかし、インド資本のミッタル・スチールは 1990 年代以降海外鉄鋼メーカー買収により多国籍企業化を推し進め、2006 年には自動車向け高級鋼板に強みを有する欧州アルセロール社の敵対買収に成功、アルセロール・ミッタル社を成立させる。同社は 2007 年発足時点で粗鋼生産 1 億 1600 万トン(第 2 位の新日鉄の 3.4 倍、世界シェア 10%)、26 カ国で 33 の高炉一貫製鉄所・統合電炉工場と 160 事業所を保有し、先進国・新興国・途上国で鋼板・条鋼・ステンレス等を販売する多国籍鉄鋼コングロマリットとなった。

一带一路において、アルセロール・ミッタルはカザフスタンの Karmet Steel に加えて 2005 年にウクライナ最大の銑鋼圧延一貫製鉄所の Kryvorizhstal't を買収しており(現 ArcerlorMittal Kryviy Rih)、両製鉄会社は鉄鉱石・原料炭鉱山を所有し、原料コ

スト優位により旧ソ連諸国・中東・アフリカ等に低価格汎用製品を輸出してきた。

アルセロール・ミッタルは強みをさらに確実なものとするため、カザフスタン政府の支援によりEBRDから5400万ドルの融資を受けて1997～2006年にKarmet Steelの生産効率・エネルギー効率の改善を実現し、2009年にはEBRDから1億ドルの融資を受けてKarmet Steel所有のTermitau炭田の操業効率に取り組んだ(総経費5億ドル)。また、ウクライナでも、政府の支援を得てEBRDの2億ドル融資を獲得し、2005～2011年にKryviy Rihの生産効率・エネルギー効率を改善した(総経費5億ドル)。

アルセロール・ミッタルは両国の製鉄所を活用すれば、熱延・冷延コイル、棒鋼、型钢、線材の生産供給が可能であり、一帯一路構想のインフラプロジェクトに必要な道路・鉄道・石油ガス輸送網、建設用鋼材だけでなく、中央アジア等での機械製品・電子電気機器等に必要な鉄鋼生産の準備が可能となっている。したがって、一帯一路構想はアルセロール・ミッタルに新たなビジネス・チャンスをもたらさそうであるが、中国の西部地域の競争力の低い鉄鋼メーカーの過剰生産の活路たり得なさそうである。

#### (一帯一路とアルセロール・ミッタル)

以上のように、アルセロール・ミッタルにとり、一帯一路構想は中央アジアにおいて有利なビジネス環境を創出する可能性が高い。

ただし、2008年リーマン危機後、世界同時不況で鉄鋼需要が大幅に落ち込み、2012年以降、資源バブル崩壊により鉄鋼原料価格が最盛期の3分の1に暴落すると、垂直統合モデルを採るアルセロール・ミッタルは原料でも製品でも稼ぎ手がなく、厳しい収益状況が続いている。同社は2012年以降4期連続で赤字決算を続け、2015年12月期決算では▲79億4600万ドル(鉱山事業▲34億ドル、製鉄事業▲14億ドルの減損処理)と鉄鋼産業史上最大の損失を計上した。

こうした中、一帯一路でのインフラ整備に伴う新規需要は「干天の慈雨」であるものの、アルセロール・ミッタル全体の業容を立て直すほどのインパクトには欠き、むしろカザフスタン等中央アジア諸国が旧ソ連時代の老朽化した道路・鉄道・都市インフラの改修・更新に伴う追加需要の方が大きい可能性もある。この意味で、アルセロール・ミッタルは一帯一路構想によるインフラ需要を歓迎しているものの、中国がもたらす利益については冷静な目で観察評価している。中国がソフト・パワーからリアル・パワーになれるかはプロジェクトの成否次第と述べたが、一帯一路の沿線国に立地する企業にとっても同様である。

## 4. 結び

中国の「一帯一路」構想は、海上貿易を基盤とする米欧日主導の世界経済体制に対して、大陸国家の立場からユーラシア大陸を横断する巨大経済圏と、海路でユーラシア大陸沿岸を結ぶ経済圏を構築するとパラダイム・シフトを突き付ける、気宇壮大なものだった。

途上国は、これまで米国の市場メカニズムを重視し貿易・投資ルール制定をベースとした地域構想に不満を抱き、経済成長に必要なインフラ整備等よりも、貧困削減に重点を置いた規範主義的な国際開発金融機関運営に失望してきた。中国は斬新な世界経済構想を突き付けると同時に、こうした途上国の不満を汲んで、インフラ整備を中核とする地域開発構想と、インフラ整備に特化した国際開発金融機関設立に提案することで、途上国から圧倒的な支持を獲得することに成功した。

しかし、中国が「一帯一路」構想のソフト・パワーをリアル・パワーに転嫁できるかは疑問である。如何に「一帯一路」が魅惑的なプロパガンダを含んでいたとしても、その成功はひとえに中国がインフラ・プロジェクトを現実化できるかにかかっているが、中国が3～4兆ドルの資金を要すると算定されるアジア圏のインフラ整備資金を負担することはできず、民間資金をA I I Bにより取り込もうとしても、もともと商業採算性が成立せず放置されてきたインフラ整備に民間資金を誘導するには、相当な有利な融資を実行しなければならない。問題はそれだけの力がA I I Bと中国にあるかである。

沿線諸国はこの点を冷静に観察して日米欧にも保険をかけている。カザフスタンはロシア、米国、EU、日本、中国との等距離外交により自国の経済成長に有利な環境を創出してきたが、同国には「一帯一路」もその一つに過ぎない。また、中国には鉄鋼・セメント等の過剰生産の捌け口を期待する向きがあるが、アルセロール・ミッタルの例を見ても沿線諸国の企業が必ずしも競争力に欠けるわけではない。カザフスタン政府と同様に「一帯一路」をビジネス機会の一つとして待ち構えているだけである。

我が国には中国のA I I B創設に向けた電光石火の動きに幻惑されている向きもあるが、中国が「一帯一路」構想により影響力を拡大できても、それには国力の限界があり、単独で成し得ることには限りがある。我が国はA I I Bの動きに翻弄されずに世界経済発展への貢献を考えて、真にアジア諸国の発展に寄与し国益に合致したプロジェクトを米国等との連携の下に推進すべきである。

## 第2部 中国の四位一体型対外援助と対外経済協力

～一帯一路構想は中国型援助の延長にあるのか～

### 1. 問題意識

2014年以降、中国政府が推進する一帯一路構想への理解を深めるには、中国の対外援助の特性を理解することが有益である。アジア・インフラ投資銀行(A I I B)に関して「中国経済・企業の国際進出に利用されるのではないかと懸念する向きがあるのも、中国の対外援助の特異性に一因がある。アンゴラ等で中国が石油等とのバーターでローン主体の援助を提供し、中国企業が石油開発、道路・港湾整備、政府施設建設プロジェクトを引き受け、中国本土から労働者を数万人単位で渡航させて建設作業に従事させる光景は異様かつ衝撃的だった。

中国は沿線国と相互繁栄(“Win-win”)関係を築くとしているが、従来の援助実態を踏まえると、中国の目的は沿線国での資源権益と市場の確保にあり、アフリカでの光景が再現されるのではないかと疑っても不当ではない。となれば、中国型援助の受入れは被援助国の自由意思だが、わざわざ日本が中国経済圏の膨張と中国企業のグローバル化を後押しする必要はないとの結論となる(一帯一路には軍港確保等のプロジェクトも含まれるのならば、言わずもがなである)。

中国の対外援助は、D A C諸国とは異なるアジア型の国際開発投資に属し、被援助国の経済発展のための経済・社会インフラ整備に重点を置くタイド援助である。日本はアジア型援助の先駆者であり、資源開発・インフラ整備に関してタイド援助を行ってきたが、1990年代以降、貧困撲滅・人道援助のウェイトを高めアンタイド化してきた。中国は2000年代に対外援助を急増させた新参援助国であり、A I I Bでは自国・企業の利益を追求せず無差別・開放性を遵守するとするが、2020年代以降、日本と同様に西側型援助に接近するだろうか。

本稿では、中国の対外援助の特性について、中国の援助はアジア型の国際開発投資に属するが、改革開放後の外貨獲得策より本格化した対外工事請負・労務提供等対外経済協力が援助とパッケージ化される点に特異があることを示す。その上で、中国の外貨準備高が3兆億ドルと世界一位である現在、対外経済協力にはもはや外貨獲得の意義はないものの、認定協力実施主体である中央・地方の官有企業にとり引き続き重要な収入源であり、国内後発地帯の低賃金労働の雇用確保のためにも規模縮小は難しく、中国の対外援助が相当期間にわたり変化することは期待できないことを述べる。

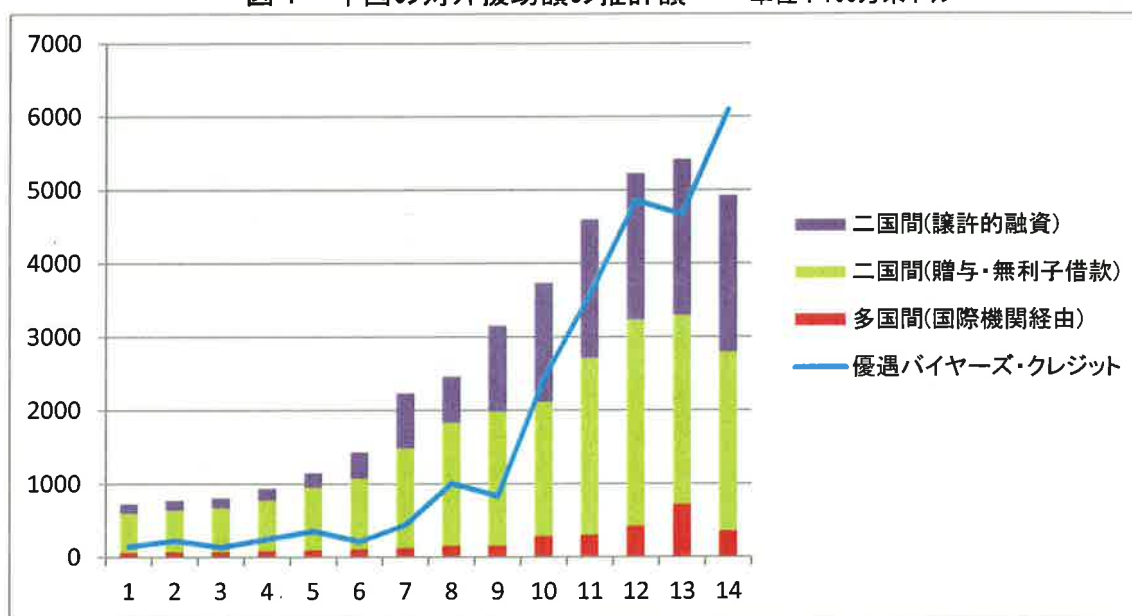


## 2. アジア型国際開発投資としての中国の対外援助

### (中国の対外援助の急拡大と異質性)

中国は1949年の建国以来アフリカ等途上国への「南々援助」に取り組んでおり「新興ドナー」ではない。この点は認識されるべきである。しかし、中国は2000年代以降援助額を急増させ、アフリカ等で道路・鉄道・通信網等インフラ建設を行う代わりに原油・鉱物資源を獲得する動きを本格化させる。中国の援助は中国企業の受注を条件とするタイド援助であり、中国企業が工事建設等を請け負って、中国から大量の労働者を送り込み、プロジェクトの突貫工事に当たる光景は西側援助国には異様かつ衝撃的だった。その結果、中国の対外援助の異質性が世界的な関心を集め「中国は被援助国ではなく自国の経済発展のために対外援助を活用しているのではないか」との批判が高まった(注23)。

図1 中国の対外援助額の推計額 単位：100万米ドル



(出所) 北野尚宏(2016)“Estimating China's Foreign Aid : 2014 Update”(JICA研究所)に基づき筆者作成

中国の対外援助の特質については、伝統的なドナー(DAC)の開発援助(ODA)との対比で、①DAC諸国が貧困撲滅、初等教育普及、女性地位向上、エイズ等疫病撲滅等ミレニアム開発目標(MDGs: Millennium Development Goals)をするのに対し、中国は被支援国の貧困削減ではなく経済成長を目標として経済・生産セクター(インフラ、産業、農業)開発に重点を置く、②DAC諸国が人権侵害やガバナンスに問題のある国への支援を控えているのに対し、中国は内政不干渉の立場から西側制裁対象国、「ならずもの」国家も含めて供与対象としている、③DAC諸国が援助総額のグランド・エレメントの86%超を求めるのに対し、中国はインフラ・プロジェクトへの注力の関係もありローンを主体とする、④DAC諸国が被援助国の貧困削減を目的として援助のアンタイドを原則としているのに対し、中国は主たる援助事業実施者を自国企業とするタイド

条件を被援助国と締結する点が指摘されてきた(注24)。

表1 中国の対外援助の特質

|                          | D A C ドナー                       | 中国                                             |
|--------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------|
| 範囲                       | O E C D・D A Cの定義に基づくO D A       | D A C・O D Aの概念に従わず貿易・投資・援助は一体化                 |
| 重点分野                     | 基礎教育・保健等社会セクター、M D G s達成が最上位目標  | インフラ・産業・農業開発等の経済・生産セクター                        |
| 政策<br>コンディ<br>ショナリ<br>ティ | 被援助国のガバナンスを重視<br>政策コンディショナリティあり | 内政不干渉の立場に立ち政策<br>コンディショナリティなし                  |
| 援助形態                     | 財政支援等プログラム方援助を<br>重視            | プロジェクト型援助、<br>及びその他の金融支援(輸出信用、<br>インフラによる資源獲得) |
| タイド条件                    | アンタイド                           | 自国労働者・資機材とのタイド化<br>の場合あり                       |

(出所) Saidi and Wolf(2011)

(注23) Michel, Serge and Michel Beuret (2008), “La Chinafrique” Grasset & Fasquelle (中平信也訳(2009)「アフリカを食い荒らす中国」河出書房新社)は、中国の援助は自国に必要な資源を確保するためのものであり、資源の収奪により経済構造を歪め、時に環境破壊を引き起こしていると批判する。

(注24) Saidi, Myriam Dahman and Cristina Wolf(2011), “Recalibrating Development Co-operation: How Can African Countries Benefit from Emerging Partners?”

### (アジア型の国際開発投資としての中国の対外援助)

中国の対外援助の異質性に耳目が集める中、中国の対外援助に関する国際研究は2000年代末以降急速に進み、中国の対外援助を伝統的なD A C諸国との二項対立ではなく、西欧諸国とアジア諸国の類型対比の中で捉える分析が登場してきた。例えば、O E C D開発センターのSaidi and Wolf(2011)は西欧ドナーと中国の援助を対立的に捉え、「国際開発協力(“international development cooperation”)」を①慈善・人道援助を目的とする西欧型「国際開発援助(“international development assistance”)」と②経済協力を重視するアジア型「国際開発投資(“international development investment”)」に分類し、中国の対外援助は日本に起源のあるアジア型の「国際開発投資」に位置づけた。

戦後、日本は欧米・国際機関の援助を受けながら戦後賠償の形でアジア途上国援助を開始したが、日本の対外援助は、慈善・人道援助を中心とする西欧型の「国際開発援助」に対し、被援助国の経済的自立を目標として人道支援ではなく経済協力を重視してきた。1970～1980年代に日本は資源確保や経済安全保障を対外援助の理念に掲げ、被援助国の資源開発を援助し資源輸入する開発輸入型援助を展開し、欧米諸国から、援助と投資・貿易が「三位一体」であるとの国際批判を受けている(注25)。同様に批判される中国の対外援助は、経済協力を重視する国際開発投資である点で戦後日本の対外援助の系列に属し、かつての日本の「経済援助外交」の焼直しであるとする論者もある(注26)。

ただし、中国の対外援助は当初よりアジア型の国際開発投資であったわけではなく、中国は建国以来、第三世界や非同盟諸国の盟主として、アフリカ・東南アジアの中央省庁オフィス等公共施設の建造への無償援助に注力してきた。中国の対外援助の転換点は1990年代にあり、被援助国との外交関係・友好関係の強化を目的とする政治的援助は後背に引き、経済安全保障が援助理念として浮上し「中国の経済発展に不可欠なエネルギー資源確保のため援助・投資を促進すべき」とされるようになる。それを受けて、1990年代末より中国はアフリカ等の資源国で①資源開発、②経済・産業インフラ整備への援助を拡大する。多数の資源・インフラ関連プロジェクトが中国輸出入銀行(1994年設立)の優遇借款を活用して立ち上がり、中国企業はタイド方式援助の枠組の中でプロジェクトの建設・整備を受注し、物資・資材・労務の調達に当たったが、中国は被援助国との貿易・投資関係を強化し中国企業の対外進出を後押ししてきた(注27)。

(注25) 日本は、欧米諸国からの援助・貿易・投資の三位一体性に対する批判と貿易収支黒字削減の要求を受けて、1970年代に円借款の原則アンタイド化を行い、ODAにおける自国企業受注率を低下させ、日本の対外援助は欧米型の国際開発援助に近いものとなった。

(注26) 大野泉(2013)。King(2009)、Brautigam(2009)は西欧型とアジア型の対外援助を対比させてアジア型手対外援助の起源は戦後日本にあるとした。また、Soederberg(2010)は日本を含むアジアの援助国の共通性を“Asian Model”と分類、Paulo and Reisen(2010)は“Eastern Donors”とカテゴリー化している。

(注27) 金熙徳(2003)は「1995年下半年より、中国は対外援助方式の改革に乗り出し、優遇借款と対外援助合資方式を積極的に導入した。その形態は『輸出振興型』または『貿易、投資、援助三位一体型』というべきもので、まさに戦後の日本型ODAに似てきている」とし、Brautigam(2009)は「中国は、かつて日本が中国で行ってきた商業的利益と援助を結びつける手法を模倣し、それをアフリカで応用している」と指摘している。

### (中国の対外援助の四位一体性)

中国の対外援助は戦後日本が先鞭を付けたアジア型の国際開発投資の系列に属するものの、Kondoh et. al(2010)の指摘するようにアジア型援助にも多様性があり、1980年代までの日本の対外援助が貿易・投資・援助の三位一体型であったのに対し、中国の場合、対外援助に伴う建設請負・労務提供・設計コンサルティング業務である「対外経済合作(economic cooperation)」が対外援助とともに拡大しており、三位一体型に対して四位一体型と表現できる。

1960年代後半～1980年代前半の日本の対外援助においても、援助・低利融資は日本企業の受注を条件とするタイド援助であり、被援助国の開発ではなく日本の経済利益を図っているとの批判があった。ただし、日本のタイド援助では、日本企業が建設・設計コンサルティング業務を受注することはあっても、日本からの労務提供は多くなかった。これに対し、中国のタイド援助では、中国の援助・融資とともに中国企業が現地進出するだけでなく、中国労働者が大挙して被援助国に渡航して建設作業に従事するスタイルを採っている。

中国建設企業の強みは低賃金労働にあり、中国農村部から低賃金労働を調達して、オール中国人により建設請負・労務提供・設計コンサルティング業務を行っている。世界建設企業売上高トップ10の米ベクトル社、独ホッホティーフ社では海外受注比率が7～9割に及ぶが、欧米グローバル企業は主要地域では現地企業を買収し、それ以外の地域では現地企業と共同企業体を組むが、いずれの場合も低賃金労働を現地又は補完的に隣接地域で確保する。これは単純労働に関する国際移動規制が厳しいためだが、中国は被援助国との政府間交渉により例外的に低賃金労働を（プロジェクト期間限定ながら）輸出している（注28）。

（注28）当時の中国は文革期に壊滅的打撃を被った経済再建に乗り出したばかりであり、対外援助は過大負担であった。裴長洪（2009）によれば、対外援助が国家予算に占める割合は1971～1978年5.88%に達していたが（ピークは1973年6.92%）、1979年に0.89%まで縮減された。そこで、対外援助を貿易・直接投資と関連させビジネスとしても成立させるべく対外経済合作が模索されることとなった。

#### （中国援助に特異な対外経済合作）

2000年代に中国の対外援助が急激に欧米で耳目を集めたのは、援助規模の成長というよりも、数万人単位の中国人建設労働者がアフリカ等でプロジェクトに従事し「中国人村」を形成する（D A C諸国の援助観では）異様な光景による部分が大きい。韓国、インドも経済協力に重点を置くアジア型対外援助を展開しているが、労務提供も含む対外経済協力は中国ほど大規模に展開していない。

中国の四位一体型援助では、対外援助と対外経済協力がセットであり、急速な対外援助の拡大は対外工事請負・労務協力の拡大も随伴する。中国の一帶一路構想とA I I Bは、中国企業のグローバル化と中国経済圏の拡張が目的であると警戒されているが、この懸念はアフリカ等での対外経済合作の視覚的イメージにより増幅される。中国はA I I Bに関して自国・企業の利益を追求せず無差別・開放性を遵守するとするが、対外経済合作は中国企業と中国低賃金労働者の懐を潤しており、抑制・縮小は簡単ではない。

とすれば、2020年代に中国の対外援助が西側諸国の国際開発援助に接近することは期待できないと考えられるが、結論に飛び付く前に、次項3では、現在の日本を含むD A C諸国にとり「異国的」な対外経済合作について制度・歴史・事業展開について論ずる。

### 3. 中国の対外経済協力

#### (1) 対外経済協力の2本柱 ～対外工事請負と対外労務協力～

対外援助に(非援助の)対外経済協力(中国語「对外经济合作」)を組み合わせるのが中国の対外援助の特徴であるが、対外経済協力には①対外工事請負(对外承包工程)、②対外労務協力(对外劳务合作)がある。

対外工事請負は、中国商務部より「对外援助项目实施企业资格认定办法」に基づき認定された建設・土木請負業者が行う海外プロジェクトの予備調査、設計・施工・管理監督・設備材料調達・試運転・工程管理等の経済活動を指し、プロジェクトには①外国投資家のファイナンスによるプロジェクト、②中国政府の対外援助によるプロジェクト、③中国の外交団・貿易事務所等海外駐在機関の建設プロジェクトが含まれる(注29)。

また、対外労務協力は、中国商務部により「对外劳务合作经营资格管理办法」に基づき認定された事業者が行う、海外事業者に対する技術・労働サービスの提供(中国企業と海外事業者との共同事業への提供も含む)を指す。海外の雇用者・請負業者との契約に基づき、中国国内で労働者を募集・選抜して海外派遣し、海外事業者に技術・労働サービスを提供するものであり、国内の過剰低賃金労働を国家が組織的に海外輸出する途上国に特有の制度である。

(注29) 2009年まで対外設計コンサルティング(对外设计咨询)が対外経済協力の独立項目とされていたが、2010年以降対外工事請負に統計項目上吸収されている。海外事業者に対する技術サービスであり、地理・地形図作成、地質資源探査・調査、建設区画計画の策定、設計文書・図面や生産工程・技術資料の提供、エンジニアリング、コンサルティング等から成る。

#### (2) 外貨獲得策から中国企業グローバル化策への発展

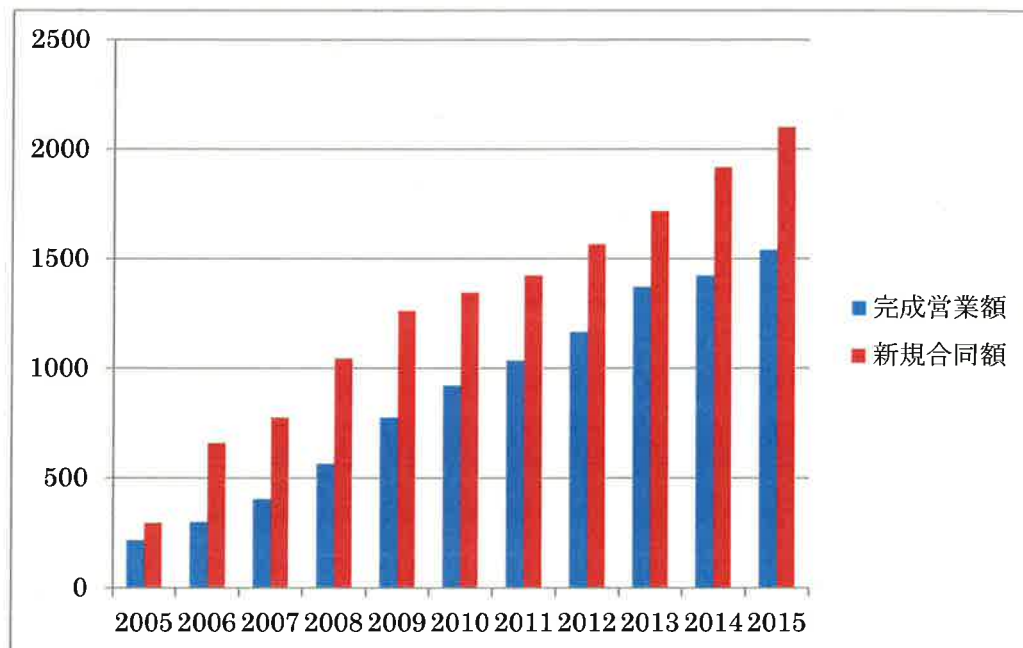
中国は建国以来、アフリカ・東南アジアで中央省庁等公共施設の建造を無償援助してきたが、改革・開放後、不足する外貨獲得のため対外経済協力に乗り出す(注30)。1978年の対外経済連絡部と国家基本建設委員会の「对外建設工事請負事業展開立案に関する報告」では、外貨獲得に加えて、先進建設技術・管理の学習、国内建設業の近代化、国産建設関連設備・建築材料の発展・輸出拡大が目的とされ、現在も対外工事請負トップ15にある中国建筑工程公司、中国公路桥梁工程公司、中国土木工程公司、中国プラント設備輸出公司(中国机械设备进出口总公司)が対外工事請負企業として認可された。

(注30) 裴長洪編(2009)『共和国对外贸易60年』(北京、人民出版社)

当初、中国は主要市場の中東進出を目指すのが、第二次石油危機後の原油価格暴落により中東諸国がプロジェクトを抑制すると、日本とNIEsのインフラ需要と労働力不足に着目してアジア展開を図り、建設工事からインフラ・プラント建設に多角化する(大橋(2013))。1990年代、アジア市場が欧州市場を上回る成長を示すと、中国は「亜州為主、発展非州、回復中東、開拓欧美・南太平洋」として市場多角化を進めた(尹忠明編

(2008))。また、1990年代はグローバル経済の成立に伴い建設産業は国際競争激化とプロジェクト大型化に直面したが、中国企業も複数企業による共同企業体・コンソーシアム形成を進め、大型の技術集約的工程の受注能力を獲得する。一部の企業はBOT(建設・運営・移転)やBOO(建設・所有・運営)にも乗り出し、世界エンジニアリング企業ランキング(ENR225社)入り企業は1993年9社、1994年23社、1997年27社と増えた。

図2 中国の対外工事請負の実績推移 単位：億ドル



(出所) 安徽建工集団「2015年建築業発展統計に関する分析(2015年建筑业发展统计分析报告)」  
 (注) 完成営業額(完成营业额)は各年度に完成した工事額であり、新規合同額(新签合同额)は各年度に新規受注した工事額を意味する。

こうした中、外貨不足は経済成長により解消されるが、1999年「走出去(海外進出)」政策が導入されると、2000年代に對外工事請負は加速的に増加する。2005～2009年の完成営業額の年平均成長率は34.8%を記録し、受注プロジェクトも、2005年の中国鉄道建設集団のトルコ高速鉄道(12.7億ドル)、2006年の中信集団・中国鉄道建築総公司のアルジェリア高速道路(62.5億ドル)、中国鉄道建築総公司のナイジェリア鉄道近代化(83億ドル)など大型化し、2008年のENR225社入り企業は50社に達した。2010年代も對外工事請負は着実に増加を続け(2010～2015年の完成営業額の年平均成長率は13.7%、2015年の完成営業額は1540.7億ドル)、2015年のENR225社入り企業は65社となった。

ここで中国の對外経済協力の実績金額(完成営業額)の推移を見ると、對外経済協力、對外工事請負、對外労務協力ともに1990年代から2010年まで急増した。1998年に117.73億ドルに過ぎなかった對外経済協力は2010年に1010.50億ドルに達したが、その伸びのほとんどは對外工事請負の伸びに支えられており、1998年に92.43億ドルだった對外工事請負は2010年には921.70億ドルに急増しており、對外工事請負が對外経済合作

に占める比率は1989～2010年に82%となった。

なお、対外労務協力も、1989年の2.02億ドルから2010年88.80億ドルまで一直線に伸びてきたが、通常、中国の対外経済協力ではプロジェクトの予備調査、設計・施工、設備材料調達・管理監督、試運転・引渡し等がワンセットで行われるため、対外労務協力は対外工事請負を補完する形で発展してきた（後発地域の低賃金労働の雇用機会確保のため、中国政府は1990年代以降、日本、シンガポール、韓国、台湾等に労働者を研修生派遣等の形で大量派遣してきたが、受入国の単純労働受入れ能力には限界がある）。

### （3）対外経済合作の主体

#### （国有企業中心の対外経済合作）

対外工事請負の拡大に伴い、中国商務部により「対外劳务合作经营资格管理办法」に基づき認定された対外工事請負企業数は、1979年4社から2000余社に増加したが、主な企業としては、①中央企業（國務院国有資産監督管理委員會が監督管理する企業国有企業。中国建築工程總公司、中国冶金建設集團公司、中国石油工程建設公司等）、②地方企業（國務院の指定を受けた省・自治区・直轄市（以上は省級の一級行政区）、計画単列市・沿海開放都市・内陸開放都市が投資設立し監督管理する国有企業）（注31）、③対外工事に関する経験とネットワークを有する大型對外貿易公司（中国機械設備進出口總公司、中化國際請負工程貿易公司等）（注32）、④専門技術分野で競争力のある大型工業企業・建設公司、⑤専門コンサルティング能力を有する大型專業設計院・研究所がある。

表2 2015年對外工事請負完成營業額上位50社 単位:万ドル

| 順位 | 企業名              | 完成營業額     |
|----|------------------|-----------|
| 1  | 华为技术有限公司         | 1,733,841 |
| 2  | 中国建筑工程总公司        | 872,771   |
| 3  | 中国水电建设集团国际工程有限公司 | 638,298   |
| 4  | 中国港湾工程有限责任公司     | 411,236   |
| 5  | 中国路桥工程有限责任公司     | 377,203   |
| 6  | 中国葛洲坝集团股份有限公司    | 261,947   |
| 7  | 中国铁建股份有限公司       | 223,757   |
| 8  | 中国机械设备工程股份有限公司   | 207,814   |
| 9  | 中国土木工程集团有限公司     | 205,137   |
| 10 | 中国石油天然气管道局       | 163,291   |
| 11 | 中国水利电力对外公司       | 150,764   |
| 12 | 中信建设有限责任公司       | 147,555   |
| 13 | 青建集团股份公司         | 140,575   |
| 14 | 中国石油集团长城钻探工程有限公司 | 136,324   |
| 15 | 中国水利水电第十四工程局有限公司 | 123,870   |

|    |                      |         |
|----|----------------------|---------|
| 16 | 上海振华重工（集团）股份有限公司     | 121,244 |
| 17 | 中铁国际集团有限公司           | 118,931 |
| 18 | 中国石油工程建设公司           | 118,873 |
| 19 | 中国水利水电第八工程局有限公司      | 112,376 |
| 20 | 特变电工股份有限公司           | 107,528 |
| 21 | 中国交通建设股份有限公司         | 107,182 |
| 22 | 哈尔滨电气国际工程有限责任公司      | 102,863 |
| 23 | 中工国际工程股份有限公司         | 101,643 |
| 24 | 山东电力建设第三工程公司         | 100,824 |
| 25 | 中石化炼化工程（集团）股份有限公司    | 93,069  |
| 26 | 大庆石油管理局              | 92,730  |
| 27 | 中交第四航务工程局有限公司        | 86,272  |
| 28 | 中国石油集团东方地球物理勘探有限责任公司 | 85,396  |
| 29 | 上海电力建设有限责任公司         | 85,188  |
| 30 | 中交第一公路工程局有限公司        | 85,083  |
| 31 | 中国水利水电第十工程局有限公司      | 82,897  |
| 32 | 山东电力基本建设总公司          | 80,517  |
| 33 | 中地海外集团有限公司           | 79,402  |
| 34 | 中铁二局集团有限公司           | 76,590  |
| 35 | 中国中铁股份有限公司           | 76,262  |
| 36 | 国家电网公司               | 72,482  |
| 37 | 中国电力工程有限公司           | 71,883  |
| 38 | 天津水泥工业设计研究院有限公司      | 71,376  |
| 39 | 中国江西国际经济技术合作公司       | 71,243  |
| 40 | 威海国际经济技术合作股份有限公司     | 71,053  |
| 41 | 上海贝尔股份有限公司           | 67,769  |
| 42 | 中国中原对外工程有限公司         | 66,517  |
| 43 | 中交第二公路工程局有限公司        | 65,679  |
| 44 | 中国技术进出口总公司           | 64,767  |
| 45 | 中国石油集团渤海钻探工程有限公司     | 64,278  |
| 46 | 北方国际合作股份有限公司         | 64,267  |
| 47 | 中国大唐集团科技工程有限公司       | 63,519  |
| 48 | 浙江省建设投资集团有限公司        | 61,392  |
| 49 | 中国寰球工程公司             | 61,163  |
| 50 | 上海电气集团股份有限公司         | 61,084  |

(出所) 中国商務部對外投資和經濟合作司公表 (<http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/201602/20160201250935.shtml>)

(注 31) 計画単列都市は、省を経由せず直接国務院につながる省級の権限を認められた都市であり、計画単列市の計画は省の計画の一部分ではなく、中央政府の国家計画に単独で編入される。沿岸開放都市は 1984 年に国務院が制定した外資導入・技術導入等の自主権を有する



都市であり、生産型企業の企業所得税を24～27%に軽減する等の優遇措置で企業誘致を図り、輸出加工企業を誘致し輸出志向型経済の構築を狙った経済特区とともに開放・改革の先兵とされた。国境開放都市は沿岸部の経済発展により経済的に取り残された内陸部の経済発展のために沿岸開放都市と同様の優遇措置を認められた都市である。

(注 32) 中国では、企業・メーカー・個人は自由に貿易できず、商務部が対外貿易権を認可した貿易公司のみが輸出・輸入を行うことができ、かつては品目・地域毎に国営専業外貿公司が輸出入業務を独占していたが、改革・開放政策の中で認可業務への自由参入が進められた。

「中国商務年鑑(2010 年版)」では、対外工事請負・労務協力企業として1295社が掲載されている。中央企業は企業数では85社に過ぎないが(地方企業1210社)「中国商務年鑑(2010 年版)」では、対外工事請負・労務協力企業として1295社が掲載されている。中央企業は企業数では85社に過ぎないが、完成営業額では対外工事請負で36%、対外労務協力で45%を占め、業務形態も対外工事請負専業企業と対外労務協力専業企業を兼務する総合企業がメインである。地方企業に関しては、外工事請負企業の省市別ランキングでは、ほぼ地方の経済力が反映されているのに対し、対外労務協力企業の省別ランキングでは、労働力の豊富な地方が比較的上位にある(注 33)。

表3 2013年対外工事請負の省・市・自治区ランキング 単位：万ドル

| 順位 | 省・市・自治区名 | 完成営業額                |
|----|----------|----------------------|
| 1  | 广东省(深圳市) | 2,286,507(2,220,746) |
| 2  | 山东省(青岛市) | 850,106(350,802)     |
| 3  | 上海市      | 806,920              |
| 4  | 江苏省      | 726,299              |
| 5  | 四川省      | 634,776              |
| 6  | 湖北省      | 520,733              |
| 7  | 浙江省(宁波市) | 441,586(149,692)     |
| 8  | 河北省      | 434,565              |
| 9  | 北京市      | 335,854              |
| 10 | 天津市      | 312,853              |
| 11 | 河南省      | 291,796              |
| 12 | 安徽省      | 291,394              |
| 13 | 辽宁省(大连市) | 237,277(78,413)      |
| 14 | 江西省      | 227,296              |
| 15 | 湖南省      | 221,121              |
| 16 | 云南省      | 181,724              |
| 17 | 陕西省      | 178,711              |
| 18 | 新疆维吾尔自治区 | 144,768              |
| 19 | 广西壮族自治区  | 83,002               |
| 20 | 山西省      | 76,505               |
| 21 | 福建省(厦门市) | 64,870(83)           |
| 22 | 重庆市      | 63,757               |

|    |          |        |
|----|----------|--------|
| 23 | 黑龙江省     | 62,512 |
| 24 | 新疆生产建设兵团 | 54,244 |
| 25 | 吉林省      | 51,318 |
| 26 | 贵州省      | 45,940 |
| 27 | 甘肃省      | 30,915 |
| 28 | 青海省      | 11,551 |
| 29 | 内蒙古自治区   | 4,510  |
| 30 | 宁夏回族自治区  | 2,357  |
| 31 | 海南省      | 385    |
| 32 | 西藏自治区    | 22     |

(出所) 中国商務部對外投資和經濟合作司公表 (<http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/201401/20140100468545.shtml>)

表4 2013年對外勞務協力派遣者数の省・市・自治区ランキング 単位:人

| 順位 | 省・市・自治区名 | 新規派遣者数         | 期末派遣中者数        |
|----|----------|----------------|----------------|
| 1  | 山东省(青島市) | 52,591(7,113)  | 95,811(14,433) |
| 2  | 江苏省      | 46,041         | 88,014         |
| 3  | 福建省(廈門市) | 37,813(9,551)  | 41,789(8,980)  |
| 4  | 广东省(深圳市) | 35,076(2,155)  | 56,710(1,629)  |
| 5  | 湖北省      | 28,881         | 42,327         |
| 6  | 河南省      | 27,077         | 73,608         |
| 7  | 浙江省(寧波市) | 24,026(332)    | 25,482(332)    |
| 8  | 辽宁省(大连市) | 21,645(14,438) | 41,422(21,039) |
| 9  | 上海市      | 18,034         | 25,137         |
| 10 | 北京市      | 17,000         | 21,036         |
| 11 | 天津市      | 15,164         | 17,550         |
| 12 | 安徽省      | 12,650         | 21,494         |
| 13 | 吉林省      | 11,888         | 33,602         |
| 14 | 河北省      | 10,344         | 11,200         |
| 15 | 四川省      | 10,078         | 18,501         |
| 16 | 云南省      | 8,127          | 18,864         |
| 17 | 湖南省      | 7,304          | 26,727         |
| 18 | 陕西省      | 6,959          | 11,855         |
| 19 | 新疆维吾尔自治区 | 5,920          | 3,025          |
| 20 | 江西省      | 5,913          | 13,328         |
| 21 | 黑龙江省     | 5,730          | 8,795          |
| 22 | 甘肃省      | 3,333          | 2,958          |
| 23 | 重庆市      | 2,389          | 4,692          |
| 24 | 广西壮族自治区  | 2,277          | 3,755          |
| 25 | 新疆生产建设兵团 | 2,157          | 2,656          |
| 26 | 内蒙古自治区   | 2,139          | 3,917          |
| 27 | 山西省      | 1,816          | 4,085          |
| 28 | 贵州省      | 1,268          | 1,669          |
| 29 | 青海省      | 932            | 947            |

|    |         |     |     |
|----|---------|-----|-----|
| 30 | 宁夏回族自治区 | 248 | 358 |
| 31 | 海南省     | 8   | 34  |

(出所) 中国商務部對外投資和經濟合作司公表 (<http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/201401/20140100468548.shtml>)

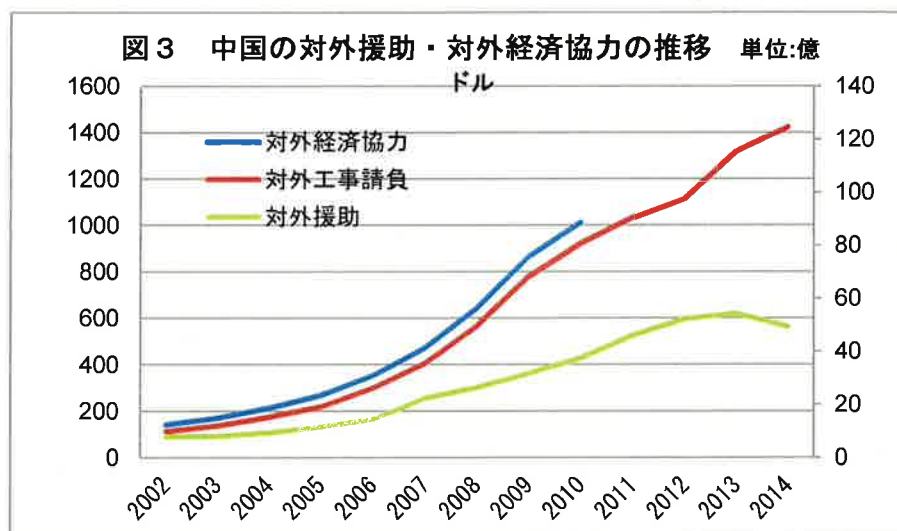
(注 33) 広東省深圳市が對外工事請負完成営業額のトップにあるのは、華為技術有限公司と中兴通訊股份有限公司という二大通信機器メーカーの存在が大きく、深圳市の海外派遣人数は少数であることから、両社の對外工事請負は技術集約的であると推察される。

#### (對外經濟協力と對外援助との連動性)

2000 年代以降の對外經濟協力と對外援助の推移を見ると、對外援助が対前年比▲9.0%、對外工事請負が同 8.1%増となった 2014 年を除けば、両者ともにほぼ一直線で右肩上がりの伸びを示しており、對外經濟協力は對外援助の 2 倍の速度で成長を続けてきた(對外工事請負も同じ)。ただし、成長率こそ異なれ、両者の間には連動性を観察できる。

前述のとおり、中国の對外援助は多くの場合フルセット方式を採り、中国政府は被援助国の援助協定に基づき無償援助、無利子借款、優遇借款を提供し、中国企業が資源・インフラ関連プロジェクトの建設・整備を請け負っており、中国援助のフルセット方式が對外援助と對外經濟協力の間に連動性を産む一因になっていると考えられる。

また、援助協定に基づく對外援助案件でなくても、中国政府から低利融資等の支援を得られる場合があるため、對外工事請負企業は中国政府の外交政策を先取りして、時には採算を度外視してプロジェクト受注しているとされる(注 34)。このため、對外經濟協力、その 8 割強を占める對外工事請負と對外援助との連動性は一層強化されていると考えられる。なお、中国のフルセット方式のプロジェクト受注では、對外勞務協力も對外工事請負とセットであり、その規模拡大は對外援助の伸びと連動性を持つこととなる。



(出所) 中華人民共和國國家統計局「中国統計年鑑」、前掲北野(2016)

(注) 2011 年以降の對外勞務協力の金額を商務部が公開していないが、過去 20 年間、對外工事請負が對外經濟協力の 8 割強で推移してきたことから、對外經濟協力は 2011 年以降も對外工事請負とほぼ同一のカーブを描いて推移していると推定される。

その結果、中国の対外経済協力では、中国政府と強いパイプを有する中央企業がプロジェクトの受注獲得に有利な立場にあり、中央企業が被援助国においてプロジェクト形成を行う場合も、中国政府とのコネクションは被援助国の政府・企業との交渉において有効な武器となる。「中国商務年鑑 2010」によれば、認定対外工事請負企業のうち 15% に過ぎない中央企業が対外工事請負額の 36% を受注しているが、これは技術・経営力の卓越性のためではなく中国政府とのコネクションも貢献しているものと思われる。

(注34) 菊池洋 (2013) 「時事問題研究—中国企業の海外投資と政策支援」国際協力銀行『中国レポート』2013年1・2月号

### (中国の対外援助における地方政府の関与)

中国の対外援助は中央政府(国務院)が管掌し、商務部が主管部門として対外援助政策、総合計画、年度計画の策定を担当し、各分野の対外援助プロジェクトを審査・決定しプロセス管理に当たっている。商務部はその過程で財務部、外交部、中国輸出入銀行と密に連絡を取り十分意見調整した上で決定に及ぶ。財務部は対外援助資金を予算・決算を通じて財政的観点から管理し、外交部は外交政策を統括する立場で援助政策に関与しており、その他の各部はそれぞれの専門性が活かせる場で対外援助業務に参加している。

中国の対外援助の特異点だが、中央政府だけでなく省・市・自治区等の地方政府が対外援助の推進に大きな役割を果たしている。プロジェクトは中国企業が被援助国の政府・企業等と交渉・調整して形成されることが多くなっているが、中央企業だけでなく地方企業も省・自治区・直轄市、計画単列市・沿海開放都市・内陸開放都市のサポートを受けてプロジェクト形成・受注に取り組んでいる。このため、省・自治区・市政府の商務担当部門は商務部と協力して援助対象地域において対外援助調整業務に当たっており、中国の対外援助スキームにおいて各部に劣らないプレイヤーとなっている(注35)。

2で示したように、伝統的ドナーであるDAC諸国の理念においては、対外援助は被援助国の経済発展を第一義にすべきであるが、中国の四位一体型の対外援助においては、被援助国の経済発展とともに中国の経済発展も追求されてきた。中央政府では、商務部及び中国輸出入銀行が対外援助主導することにより対外援助の商業的色彩が濃くなっているとの自省があるが、自省の必要のない地方政府では、地元企業の対外援助事業受注を促進し、管轄地域の対外工事請負の規模拡大を図ることにより、地域経済の発展と地域住民の所得水準向上を達成することが、対外援助業務で追求されている。

(注35) 例えば、2008年に設立されたベナン経済発展センターは、中国商務部による同センター・プロジェクト公募で受注に成功した浙江省寧波市(直轄市)に對外援助の監督管理が任されることとなり、寧波市は自らが監督管理する対外工事請負企業である天空國際にセンター運営委託。実際のプロジェクト形成にあたった天空國際が、センターをBOT方式で請け負い、50年間の経営期間経過後にベナン政府に無償で引き渡されることになった。

### (対外労務協力)

通常、中国の対外経済協力ではプロジェクトの予備調査、設計・施工、設備材料調達・管理監督、試運転・引渡し等がワンセットで行われるが、対外労務協力は対外工事請負とのセットの形で発展してきた。対外労務協力は、中国商務部により「对外劳务合作经营资格管理办法」に基づき認定された事業者が行うが、中国建築工程公司、中国公路桥梁工程公司、中国土木工程公司等の大規模な中央企業は、「对外援助项目实施企业资格认定办法」に基づく対外請負事業者と対外労務事業者を兼ねてきた。

また、対外労務協力は、中国企業が海外で受注するプロジェクトに対する労働力提供だけでなく、国内後発地域の低賃金労働の雇用機会確保も目的としており、1990年代以降、日本、シンガポール、マカオ、香港、韓国、台湾など単純労働・低賃金労働の供給制約のあるアジア富裕国に対し、研修生派遣等の形で大量の労働者を派遣してきた。

国家の管理系統では、対外工事請負に伴う対外労務協力は商務部のラインが担当し、各省・市・自治区に對外經濟貿易委員會が置かれ、その下で商務部認可の國際經濟技術合作公司在行政監督・管理に当たる。一方、低賃金労働への海外出稼ぎの紹介に関しては、1994年以降、労働部(現・人力資源社会保障部)のラインが個別案件を審査・管理することとなり、日本・韓国に研修生派遣事業の形で大量の低賃金労働を派遣してきた。

### (4) 主要市場

中国の対外経済協力の市場は発展途上国が圧倒的なウェイトを占めている。2(2)で見たように、中国の対外経済協力は1980年代に中東地域からアジア太平洋地域に重点をシフトした後、1990年代は経済的テイクオフにより建設工事・インフラ整備需要が急拡大し始めたアジアに注力しつつ、同時にアフリカ・中東でも市場開拓を目指す多角化路線を採用した。

しかしながら、2000年代、中国が爆発的な経済成長を遂げて大量の資源・エネルギーを消費するようになると、中国は経済安全保障の観点からアフリカ等の資源国に対する対外援助・対外経済協力を急拡大させ、2006年にはアフリカが中国の対外工事請負受注額の45%を占め、アジア市場を抜いて中国企業の最大市場となる。2008年のENR225社の売上高は総計39兆ドルであり、そのうちでアフリカ市場は5兆ドルを占めるに過ぎなかったが、中国企業においてはアフリカが全売上高の42.4%を占めた。

一方、中国は2000年代半以降メコン経済圏、中央アジア諸国、南西アジア諸国など周辺地域に対する対外援助と対外経済協力の強化に着手し始め、一帯一路構想の原型となる資源開発・インフラ整備プロジェクトの立上げをスタートしている。その結果、2012年の対外工事請負を完成営業額で見ると、地域構成はアジア(含、中東)が全体の47%、アフリカが35%、中南米が10%となり、アジア・アフリカ主体の対外経済協力を展開し

ていることが分かる。アジアでは複数国に幅広く分散しているものの、対外工事請負はインド、サウジアラビア、インドネシア向けが比較的多く、アフリカではアンゴラ、ナイジェリア、アルジェリアの3カ国で4割を占める形となった。

2014年に中国政府は一帯一路構想を公表し、沿線国のインフラ整備・資源開発等により大陸横断・縦断の経済圏を作り上げ、中国と沿線国との共存共栄を図るとし、56カ国・地域と協力覚書を締結した。個別インフラ案件でも、ハンガリー・セルビア鉄道、中国・パキスタン経済回廊(CPEC)関連案件が着工しており(中国の投資総額は511億ドル、そのうちCPECは460億ドル)、一帯一路構想に伴い中国の対外経済協力も沿線国にシフトすることが予想される。

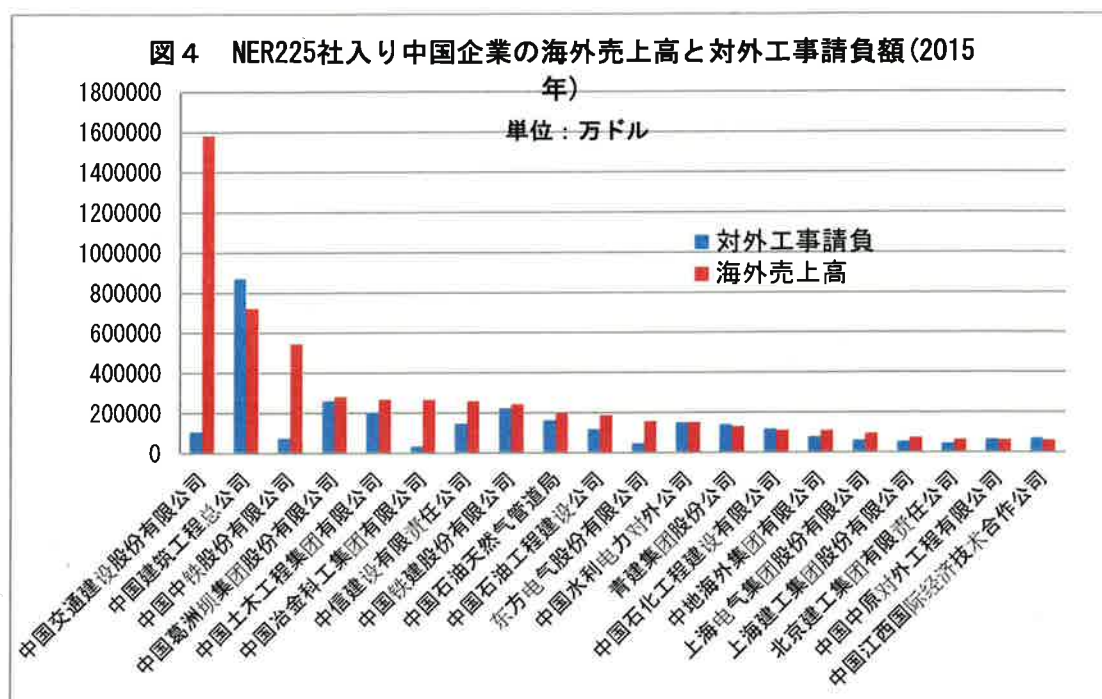
#### 4. 中国の四位一体の対外援助と一帯一路構想

##### (中国企業の対外経済協力への依存体質)

中国の対外援助は貿易・投資・援助だけでなく対外経済協力をパッケージとする四位一体性を特徴としており、2000年代以降、対外経済協力は対外援助と連動する形で急増してきた。中央企業は1990年代以降対外工事請負により海外建設市場に進出し、国際競争とプロジェクト大型化に対応する過程で、共同企業体・コンソーシアムを形成し大型の技術集約的工程の受注能力を獲得するとともに、BOT、BOOなどプロジェクト経営能力も発達させてきた。

その成果が、受2005年の中国鉄道建設集団のトルコ高速鉄道(12.7億ドル)、2006年の中信集団・中国鉄道建築総公司のアルジェリア高速道路(62.5億ドル)、中国鉄道建築総公司のナイジェリア鉄道近代化(83億ドル)などの大型案件の受注に象徴されており、2015年のENR225社入り中国企業数が65社に達したことは中国建設・エンジニアリング企業が過去20年間に世界市場において大躍進したことを如実に物語っている。

中国企業の躍進は中国の対外援助と対外経済協力の拡大とともに達成されたものであり、中国交通建設股份有限公司、中国建筑工程总公司等の例外はあるものの、ENR225社にランクインした中国企業上位20社について、2015年の海外売上高と対外工事請負額(完成営業額)を見ると、図4のように中国企業の海外展開は対外工事請負に多くを負っており、中国政府の対外援助抜きにグローバル展開できている企業数は少ない。中国交通建設股份有限公司、中国中铁股份有限公司、中国冶金科工集团有限公司は対外工事請負に依存せず、国際市場を開拓して建設受注を受けていることが対外工事請負と比較した海外売上高の大きさから窺えるが、その他は対外工事請負に多くを負っていることが分かる。



(出所) 前掲中国商務部對外投資和經濟合作司公表

## (中国企業のグローバル展開力の不足)

「走出去」戦略の一環として、対外経済協力は対外直接投資や対外援助の補完的役割を担い、中国インフラ関連企業のグローバル展開を大きく前進させたのは事実であるが、商務部に資格認定された対外工事請負企業の多くは対外経済協力への依存度が高く、世界市場で技術力・プロジェクトで互角に戦う水準に到達していない。

第一に、中国の対外経済協力は依然として小規模・低水準に留まっており、中国企業同士が狭い分野で過当競争に陥っている。中国企業の対外工事請負額は2002～2014年に12.7倍に成長したが、世界建設市場の規模と比べると中国企業の受注額は未だ限定的である。対外工事請負は施工業務が中心であり、業務内容の拡大は国際慣行の技術標準の壁にぶつかっており、その結果、価格が中国企業の競争力の唯一の源泉となっており、過当競争が中国企業の利潤率を大幅に低下させている(注36)。

第二に、業務内容が小規模・低水準に留まっているのに対応して、市場も発展途上国に偏っており、依然、アジア、アフリカ、中東市場の建設プロジェクトが中心となっている。一部の中国企業は欧米市場や高付加価値プロジェクトに参入しているが、未だ巨大市場の一角を占めているに過ぎず、グローバル建設企業となる道程はまだ長い。また、中国の対外工事請負は、資機材を中国から持ち込み、建設労働者も中国から派遣されるケースが多いが、国際的なゼネコンに脱皮するには、現地企業への下請発注を含め経営スタイルの抜本的な改革が必要となっている。

(注 36) 中国工程建设网「对外承包工程项目融资的思考」(<http://www.chinacem.com.cn/xmg1/2015-10/198923.html>)

### (中国企業の対外経済協力依存と一帯一路構想)

現在、中国企業は対外援助に依存した海外展開から脱却して、自らの高い技術力・経営力により欧米グローバル企業と競争する段階に移行することが求められている。しかしながら、中国交通建設股份有限公司、中国建筑工程总公司等の先進的企業はグローバル企業として欧米企業の市場に食い込んでいくことが期待されるが、現在、商務部により対外工事請負事業者として認定された 2000 余社がすべてグローバル競争力を獲得して世界市場で欧米先進企業と互角に競合して行くことは困難であろう。

現在、中国政府は A I I B に関して中国経済・企業の利益を追求せず無差別・開放性遵守するとしている。しかしながら、中央企業・地方企業ともに認定対外工事請負企業の多くは対外経済協力に依存したビジネス展開をしており、中期的にも対外経済協力依存体質から脱却する見込みはない。一帯一路構想において中国外交部が沿線国との共存共栄や西側諸国との協調援助を実現しようとしても、中央企業・地方企業にとり対外経済協力が引き続き重要な収益源である以上、商務部、中国輸出入銀行、省・自治区・直轄都市・開放都市、中央企業・地方企業の理解を得ることは難しいのではないか。

### (地方政府の対外援助関与と一帯一路構想)

3 で見たように、中国の対外援助では、省・市・自治区等の地方政府が対外援助の推進に大きな役割を果たしている。

中国の四位一体型の対外援助に関しては、被援助国の経済発展と同時に中国の経済発展が追求されてきた点が D A C 諸国から批判されてきた。この批判に対して、中央政府内では、商務部及び中国輸出入銀行が対外援助主導することにより対外援助の商業的色彩が濃くなっていることを問題視する向きがあり、2010 年の全国対外援助工作会议では、対外貿易・対外投資振興を担う商務部と中国油輸出入銀行を核とした援助体制を見直すべきとの指摘がなされ、体制の見直しに向けた研究がスタートしている。しかしながら、地方政府においては、地元企業の対外援助事業受注を促進し、管轄地域の対外工事請負を規模拡大することが対外援助業務の目的であり、あくまでも被援助国の経済発展ではなく、地域経済の発展と地域住民の所得水準向上を目指している。

中央企業に劣らず、地方企業は省・自治区・直轄市、計画単列市・沿海開放都市・内陸開放都市のサポートを受けてプロジェクト形成・受注に取り組んでいるが、中国国内でのプロジェクト受注において中央企業に劣位にあることの多い地方企業にとり、対外工事請負は貴重な収益源である。地方企業が地域経済と雇用のコアの一つであり、地方企業の経営安定に対外工事請負が大きな役割を果たしている以上、中央政府が一帯一路構想と A I I B 設立に伴い四位一体型の対外援助を見直すとしても、地方政府は簡単に



同意しないのではないだろうか。

#### (結語)

以上、中国の対外援助はアジア型の国際開発投資に属するが、改革開放後の外貨獲得策より本格化した対外工事請負・労務提供等対外経済協力が援助とパッケージ化されている点(四位一体)に特異性があり、中央企業・地方企業は2000年代に対外経済協力により海外市場に進出したが、その多くはコスト競争力に依存した事業展開をしているため国際企業として不可欠な技術力・経営力を獲得しておらず、引き続き対外経済協力に依存した海外展開をせざるを得ないことを示した。

中国政府は一帯一路構想とA I I B設立に伴い、今後、必ずしも四位一体型の対外援助を追求するわけではなく、自国経済・企業の利益を追求せず無差別・開放性を遵守するとしている。しかしながら、対外経済協力の認定実施主体である中央・地方の官有企業にとり対外経済協力は引き続き重要な収入源であり、一部の少数企業を除けば2000超の中央企業・地方企業が短中期的に国際競争可能な技術力・経営力を獲得することは期待できないことから、四位一体型の対外援助の見直しは商務部、中国輸出入銀行、省・自治区・直轄都市・開放都市、中央企業・地方企業の理解を得られないであろう。

特に、中国の対外援助では、省・市・自治区等の地方政府が大きな役割を果たしているが、地域経済の発展と地域住民の所得水準の向上には、地方企業の対外援助事業受注を促進し対外工事請負を規模拡大することが重要であり、それが故に省・自治区・直轄市、計画単列市・沿海開放都市・内陸開放都市は地方企業のプロジェクト形成・受注をサポートし、被援助国において対外援助業務に従事してきた。地方企業の経営安定に対外工事請負が大きな役割を果たしている以上、地方政府は四位一体型の対外援助の見直しに簡単に同意しないであろう。

したがって、中国政府の内部には、四位一体型の対外援助を見直す動きがあり、一帯一路構想において中国外交部が沿線国との共存共栄や西側諸国との協調援助を実現しようとしているものの、中国の対外援助は中期的に大きく変革されることはなく、一帯一路構想のインフラ関連プロジェクトに関しても中国企業のフルセット方式での受注を大幅に減らすことは期待できず、結果的に中国企業のグローバル化と中国経済圏の膨張を手助けするだけに終わる懸念が否定できないのではないだろうか。

### 第3部 中国の国有企業主導の対外援助と被援助国の統治能力

～一帯一路は中国型成長に代わり各国最適成長を支援できるか～

#### 1. 問題意識

(一帯一路構想において無差別・開放性は担保できるか)

繰り返しになるが、2014年以降、中国政府が推進する一帯一路構想への理解を深めるには、中国の対外援助の特性を理解する必要がある。

第2部では、①中国の対外援助はアジア型の国際開発投資に属するが、改革開放後の外貨獲得策として本格化した対外工事請負・労務提供とパッケージ化されている点(四位一体)に特異性があり、②国有企業は2000年代に對外経済協力を通じて海外市場に進出したが、一部の先進的技術力を獲得した企業を除けば、その多くは引き続き對外経済協力に依存した海外展開をせざるを得ないことを分析し、更に③中国の四位一体型對外援助に関しては、無差別・開放性の問題に加えて、インフラ・プロジェクトの形成が被援助国の長期的発展よりも中国企業の短期的利益に偏するおそれがあることを示した。

したがって、中国政府はA I I B設立に伴い伝統的ドナーのD A C諸国の加盟を得るために、従来の自国経済・企業の利益に重きを置く四位一体型の對外援助に代わり、インフラ・プロジェクトでは無差別・開放性を遵守するとしたものの、中国の對外援助の構造が抜本的に改革されない限り、一帯一路構想においても無差別・開放性は担保されず、インフラ・プロジェクトが被援助国の長期的発展ではなく中国企業の短期的利益に偏する可能性が構造的に存在している。そこで、第3部では、中国の国有企業が四位一体型の對外援助において果たす役割・機能が一帯一路構想の推進に対して与える影響について、スリランカとラオスのケースを通じて考察する。

(国有企業主導のプロジェクト形成は對外援助を歪めるか)

第2部2.で論じたように、アジア型開発投資には、欧米の伝統的ドナーから抑圧的体制の存続支援や援助国企業の利益偏重の批判があるものの、インフラ・プロジェクトに重点を置いた開発投資は被援助国の長期的発展基盤を整備するものであり、それ自体は批判・否定されるべきものではない。問題はプロジェクトが被援助国の長期的発展に資するものとなっているか否にある。中国の對外援助では、国有企業は単なるプロジェクトの請負主体ではなく、(地方政府管轄の国有企業の場合には地方政府とチームを組んで)被援助国の政府・企業等と交渉・協議して、對外経済協力も含めた形で援助プロジェクトを形成する主体として機能しているため、プロジェクト形成が国有企業・地方政府の短期的利益に偏重した形でなされる危険が存在する。

日本を含む伝統的ドナーでは、対外援助の推進主体は国であり、国が被援助国政府の申請を受けて援助計画を決定し、援助業務の専門実施主体として設立した公的機関（JICA等）を通じて援助を推進している。これに対して、中国では、中央政府が対外援助を管掌し商務部が主管部局として援助政策・計画策定と関係部局・機関との調整に当たるものの、傘下にJICAに相当する公的援助機関は存在せず、中央・地方政府所管下の国有企業がプロジェクト形成、援助計画策定等において被援助国と中国中央政府の間に入り大きな役割を果たしている。2000年代に急拡大した中国のアフリカ援助では、国有企業が援助政策形成主体（“policy maker”）として関与することで、国有企業の短期的な収益向上に役立つものの被援助国の長期発展には効果の薄いインフラ整備が大量に実施されたとの指摘がある。

第3部で、一帯一路構想の将来を占う事例としてスリランカを取り上げる理由は、一帯一路構想の援助プログラムが、中国国有企業に主導されることで、沿線国の長期的発展にはつながらない「箱物プロジェクト」になった典型例だからである。中国の援助はタイド・ローンを中心するため、大規模なインフラ・プロジェクトは同時に被援助国に巨額の対外債務を残すことにもなる。スリランカは中国に対する巨額の対外債務に苦しんでおり、中国の援助により国際的港湾として整備したハンバントタ港は中国国有企業による過大な海運需要予測が外れて「閑古鳥が鳴く」事態に陥り、対中債務返済の目途が立たなくなったため港湾の経営管理権が2017年1月に中国に99年間譲渡されることとなった。インフラ整備が経済発展につながらないばかりか、国家財政の足枷となり経済成長が困難となってしっており、折角の「一帯一路」の「共存共栄」の理念が反故化されたケースと言わざるを得ない。

### （中国の国有企業主導の国際開発投資は毒にも薬にもなる）

では、なぜスリランカと並んでラオスを取り上げるのか。両国は同じ一路地域に属し、中国にとりスリランカは「21世紀海上シルクロード」において南シナ海からインド洋を抜けて中東を結ぶルート of 要衝にあたり、ラオスは雲南地方から陸路でASEANと結合する南進コースの最初の関門である。一帯地域と異なり、日本等が援助主体として大きなプレゼンスを有する一路地域において、プロジェクト形成で苦戦の続く中国にとり、両国は一帯一路構想の実現に重要な地位を占める。にもかかわらず、スリランカでは中国援助の「悪い」面が顕在化しているが、ラオスでは、中国援助は総体として同国の長期的発展に資する形で展開されつつある。中国の国有企業主導の国際開発投資は毒にも薬にもなるということだが、両国の運命の相違はどこから生じたのだろうか。

被援助国の発展基盤となるインフラの整備にフォーカスしたアジア型開発投資は、適切なプロジェクト形成がなされる限りは、被援助国の経済発展にとり有効であり、また、プロジェクト形成が、インフラ事業に関する知見・ノウハウを有さない援助国・被援助

国政府間の交渉だけではなく、専門家であるインフラ事業会社の関与を得て実施されることにも合理性がある。したがって、中国国有企業が被援助国政府・企業等との調整・交渉者としてプロジェクト形成にあたるのが直ちに悪というわけではない。ラオスでも、中国援助プロジェクトが中国国有企業の商業利益を優先して形成され、ラオスの発展には役立たないまま国家債務のみを残すケースも一部見られるが、3.に分析するように、スリランカとは対照的に、ラオスは総体としてはプロジェクトを自国の長期的発展に資する形にコントロールできており、中国援助の「良い」面を引き出せている。

ここでスリランカとラオスの違いに関して一考すべきは、対外援助決定における被援助国の役割・機能であろう。中国国有企業がプロジェクト形成しようにも、被援助国政府・企業の合意が必要であり、プロジェクトの選定決定権は両者の間で「分有」されている。Doran and Brant (2014) は、2000年代に中国の対外援助がアジア太平洋島嶼部で急増し中国国有企業がインフラ・プロジェクトの形成・請負を担うに至った過程で、中国の援助が巨額の対外債務の累積につながったケースと対外債務の累積をコントロールしつつインフラ整備のできたケースを比較研究し、被援助国のガバナンスが運命を分けたことを分析している(注37)。Doran et al. (2014) によれば、統治機構が堅牢であり対外援助プロジェクトを審議する機関を有したサモアでは、中国の対外援助はサモア政府の発展計画に即したものにできたのに対し、政治的クリエンテリズムが支配的だったトンガ等では中国国有企業は政治的有力者と結びつきプロジェクト形成をコントロールした。問題は中国サイドだけでなく援助の受入れ国サイドにもある。

そこで、第3部では、一帯一路構想において、中国の資源開発とインフラ整備を中心としたタイド援助において、中国国有企業が被援助国政府・企業等との調整・交渉者としてプロジェクト形成にあたるスキームが継続される場合、①プロジェクトが中国国有企業の商業利益を優先して形成され、被援助国の発展には役立たないまま巨額の国家債務をもたらすおそれがあることをスリランカの事例により示すとともに、②中国国有企業がプロジェクト形成を主導する場合でも、被援助国のガバナンスが堅牢であるならば、インフラ・プロジェクトがおおむね国家の長期的発展に資する形にコントロールすることができることをラオスの事例分析を通じて示したい。

(注37) Doran, Matthew and Philippa Brant (2014) "Chinese Assistance in the Pacific: Agency, Effectiveness and the Role of Pacific Island Governance", *Asia & the Pacific Studies*, Vol. 1, no. 2, pp. 349-363, Wiley Publishers Asia Pty Ltd and Crawford School of Public Policy at the Australian National University

## 2. スリランカ・ケース

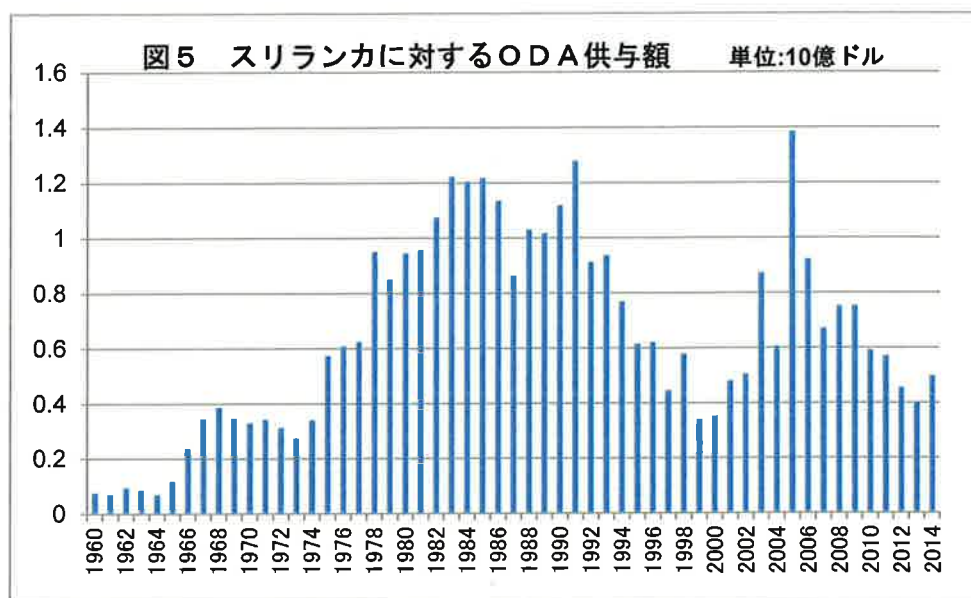
### (1) スリランカ内戦と伝統的ドナー国の対外援助抑制

スリランカは、北海道よりやや小さい国土(6万5,607km<sup>2</sup>)に2100万人(2015年)の人口を有するインド洋の島国であり、少数派タミール人武装勢力LTTE(Liberation Tigers of Tamil Eelam)と政府軍との間で1973~2009年にかけて26年も内戦が続いた。総人口の7割を占めるシンハラ人が支配するスリランカ政府は、1990年代の内戦による経済社会の荒廃を受けて調停を試みるが、2004年にLTTEの一部勢力(カルナ派)の切り崩しに成功するとカルナ派とともにLTTEの鎮圧に転ずる。

この間、2003年に日本主導により「スリランカ復興開発に関する国際会議」が開催され、日本が4年間で45億ドルの支援を約束したものの、スリランカ政府はタミール人に対する抑圧政策を継続したため、伝統的ドナー諸国はスリランカへの対外援助を抑制してきた。ただし、2004年12月にスマトラ島沖地震が発生し、津波によりスリランカ沿岸部に甚大な被害が発生すると、国際社会はスリランカ災害復興のため社会インフラ再建を援助したため、2005年に一時的にODA供与額は11億ドルまで急伸し、スリランカ政府も北部・東部地域に地盤を有するLTTEとの協力を模索する。

しかしながら、2005年11月就任したラジャパクサ大統領が、2006年に陸軍司令官殺害、農業用水遮断などLTTEのテロ活動の激化に対してLTTE殲滅に方針転換し、2006年に陸海空三軍を投入した掃討戦を展開すると、伝統的ドナーはスリランカへの対外援助を再び抑制し、日本も2003年に公約した45億ドルの援助供与が一段落したことから、スリランカに対するODA供与額は2006年以降急減する。この間、ラジャパクサ政権は2007年にLTTEの経済的中心である東部州を制圧、2008年には有名無実化していたLTTEとの停戦協定を正式に破棄した上で、2009年に政府軍がLTTEを軍事制圧し内戦は漸く終結したが、2010年代にもタミール人への迫害が続いたためスリランカに対する対外援助は低迷を続けている(注38)。

(注38) 2010年6月、潘基文・国際連合事務総長はスリランカ内戦に関する報告書作成のための専門パネルを任命、2011年4月に提出された報告書では、第4次イーラム戦争(2006~2009年)の最後の五ヶ月間だけで民間人死者は4万人に達し、スリランカ政府軍、LTTE双方に一般市民殺害、難民等への人権侵害などがあったことを認め、人道・人権侵害の停止、難民開放と居住地提供、生存者の日常生活復帰支援等勧告している。スリランカ政府は国連パネル報告書の認定事実を否定するとともに、LTTEの残党が引き続き国内で潜伏しており鎮圧に当たる必要があることを主張し、パネル勧告に従うことを拒絶している。2015年の大統領選挙に敗れるまでラジャパクサ政権はタミール系住民に対する迫害を継続、2013年2月公表のヒューマン・ライツ・ウォッチ報告書は、スリランカ政府・軍・警察等によるレイプ、性的虐待、拷問など75件の告発を紹介し「戦争犯罪」と批判した。



(出所) OECD統計に基づき筆者作成

## (2) ラジャパクサ政権の10ヵ年開発計画と中国の主要援助国化

### (ラジャパクサ政権の10ヵ年開発計画)

2005年に第6代大統領に就任したマヒンダ・ラジャパクサ大統領は、2006～16年の開発フレームワークとして「マヒンダ・チンタナ(Mahinda Chintana: マヒンダのビジョン)計画(2007年1月公表)を打ち出した。ラジャパクサ政権は、1980～2005年の経済成長(平均成長率約5%)は貧困削減に寄与しておらず、国民の収入格差と地域格差を拡大しているとし、開発の遅れた地域への投資拡大、中小企業部門の育成、農業開発促進、公的サービスの更なる拡大等に焦点を当てた開発を目指した。

マクロ政策としては、民間部門主導による輸出志向型成長を基軸として年平均成長率8%超を達成することを目標に掲げ、急速な成長のためには大規模なインフラ投資による生産性向上が必要であるとして、海外資本の導入により大規模インフラ(電力、港湾、空港、上水施設、灌漑施設、道路・輸送網等)整備を進めるとした(計画では、大規模インフラ整備に伴う財政赤字には輸出振興により対処していくとした)(注39)。

(注39) マヒンダ・チンタナは同時に貧困削減に重点を置いた開発戦略であり、コミュニティ開発プログラムを通じた地方整備及び貧困削減、後進地域への社会サービスセクター(教育、保健医療、給水、生計向上、社会保障)の供給を重要目標に掲げ、国連のミレニアム開発目標を達成するために「飢餓と極度の貧困の根絶」「全国民へ中等教育の普及」「栄養失調児童の割合を1/3から12-15%減らす」「出生時平均余命を76歳から80歳に延ばす」「都市部における浄水の普及率を65%から90%に拡大」等の取組を展開してきた。ラジャパクサ政権のタミール人迫害に反発する伝統的ドナーは貧困削減・人道支援の観点からマヒンダ・チンタナの貧困削減対策を支援し、経済関連インフラ整備等には支援を控えることとなった。

### (ラジャパクサ政権と距離を置いた伝統的ドナー)

2007年1月にマヒンダ・チンタナ公表後にラジャパクサ政権は前述のとおりLTTE攻撃を本格化し、中国・パキスタンの資金的・軍事的な援助を受けて陸海空三軍を投入、2009年に軍事制圧し内戦を終結させるが、2010年代も引き続きタミール人への迫害を継続した。その結果、欧米諸国は少数派住民に対する迫害・非人道的行為を理由としてスリランカへの対外援助を貧困削減・人道支援に限定し、最大の援助国だった日本も欧米諸国に追随して援助額を抑制したため、ラジャパクサ政権は大規模なインフラ整備のための資金を伝統的ドナーから調達できなくなった。

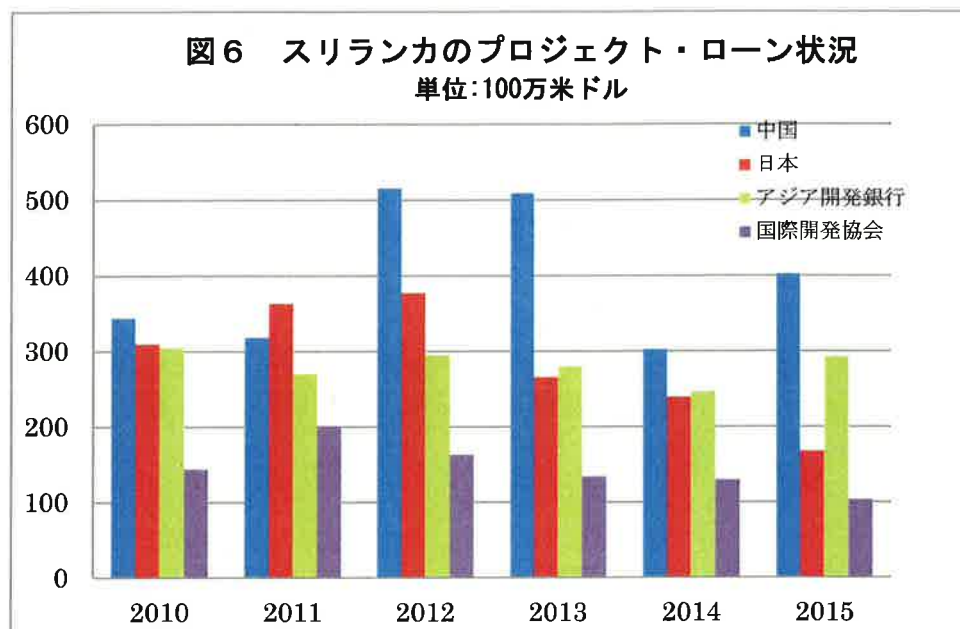
また、国際金融機関に関しても、IMFは内戦終結後の2009年7月にスリランカ復興に関する調査を行ったが、調査では、スリランカは26年間の内戦により財政状況が極めて悪化しており、財政赤字を持続可能な範囲に抑えつつ、難民・貧民救済と特にインフラの破壊の著しい東部・北部等の被災インフラ復旧に注力することが重要であるとして、26億ドルのスタンバイ融資(20ヵ月)を供与するに止め、ラジャパクサ政権のインフラ整備による成長戦略に関しては距離を置く姿勢を採った(注40)。

(注40) 内戦終結後にスリランカ派遣調査団長を務めたブライアン・アトキン(Brian Aitken)のスリランカの現状認識及び内乱からの復興に関するIMFの認識がインタビューの形で掲載されている(<https://www.imf.org/en/News/Articles/2015/09/28/04/53/soint073009a>)。

### (中国の対外援助に依存したインフラ整備)

一方、中国は、2004年のスマトラ島沖地震に起因するインド大津波による被災に関してスリランカ政府が各国に行った支援要請に応じて、南部のハンバントタ(Hambantota)漁港の再建を請け負ったことを契機として、スリランカ政府との関係を強化したが、2006～2009年の内戦終期において、LTTE支配地域はヒンドゥー教徒のタミール人が中核的住民であることからスリランカ支援を控えたインドに代わり、パキスタンともども大規模な軍事・財政支援を行い、スリランカとの紐帯をますます深めていた。

こうした中、スリランカはマヒンダ・チンタナ計画における電力、港湾、空港、上水施設、灌漑施設、道路・輸送網等の建設・整備の所要資金を中国に求めざるを得なくなる。2010～2014年にスリランカ政府が受け取ったプロジェクト・ローン(78.73億ドル)において、借款先比率は中国25.2%、日本19.8%、アジア開発銀(ADB)が17.7%、国際開発機関 9.8%となり中国が援助国トップに躍進している。国際開発協会(IDA)は世界銀行で貧困削減プログラムを担当する機関であり、日本及びアジア開発銀行も難民・貧困救済、被災地域復興等に注力したことから、後述するラオスのケースと異なり、スリランカは大規模開発プロジェクトに関して対外援助国を多角化することができず、ラジャパクサ政権の大規模なインフラ整備は中国の援助抜きには不可能となった。



(出所)スリランカ中央銀行年次報告に基づき筆者作成

### (スリランカの開発政策の視野狭隘化)

経済発展のためには基盤となるインフラ整備が不可欠であり、マヒンダ・チンタナのインフラ整備を通じた経済発展と国民所得向上という目標自体は不当なものではないが、各国の財政状況を踏まえインフラ整備が確実に経済発展につながり、インフラ整備の投下資本が少なくとも回収できるコンディションを整えることは政府の責務である。この点、2009年のIMF調査は、内戦中の軍事支出により悪化した財政を踏まえ、リーマン危機後の世界同時不況により輸出振興が不確実化した情勢下では、当座、難民・貧民救済と被災地域復興に注力し財政赤字を持続可能に範囲に止めることを勧告した。

IMFの財政均衡・通貨価値安定に重きを置くアプローチが常に正解ではないとしても、スリランカでは内戦による国内疲弊は甚大であり、インフラ整備では主要産業の繊維産業の輸出拡大を短中期には期待できないため、IMF勧告も傾聴するに値した。仮に欧米諸国・日本・国際開発金融機関等の多数の援助主体が開発支援に関与し、スリランカが複数チャンネルを有していれば開発政策にも多様な声が届く可能性があったが、スリランカでは、中国のみが大規模インフラ整備の唯一の資金供与主体となった結果、開発政策は債務依存型大規模インフラ整備と経済特区による外資誘致に収斂した。

中国政府は改革開放後の自己の成功体験の再現を意図したと考えられるが、電力、港湾、空港、上水施設、道路・輸送網等の建設・整備に関して国内能力のないスリランカでは、インフラ整備において中国国有企業が主導的な役割を果たすようになる。ハンバントタ関連開発で見ると、中国企業の短期的収益につながるが、繊維産業を主力産



業とするスリランカの輸出志向型発展には適合しないプロジェクト形成がなされ、財政の持続可能性を維持したインフラ復興を提言するIMF勧告は無視され、誇大妄想的なインフラ整備により対外債務が累積し国家財政が悪化する事態を招いた。

### (3) 中国国有企業主導のインフラ・プロジェクト

#### ～ハンバントタ (Hambantota) 地区における港・空港建設～

Zhu (2015) が中国の対外援助が 1994 年の中央政府主導のものから 2000 年代に国有企業主導に変質したと指摘するように(注 41)、中国のスリランカにおける対外援助も、同国の対外援助が国有企業主導に変化して行く過程と重なっている。

ここでは、中国のスリランカ援助で大きなウェイトを占めたハンバントタ関連開発を事例として、中国の対外援助において国有企業が中心的な役割を果たすようになり、プロジェクトが国有企業の利益に即した形で形成されてきたかを示すが、中国の主要プロジェクトは表 5 のとおりであり、2008～2012 年に着工したプロジェクト群でハンバントタ関連プロジェクト(Hambantota 港、Matala Rajapaksa 空港、南部高速道路)が大きなウェイトを占めていることが分かる。ハンバントタは、スリランカの南部州ハンバントタ県の県都(人口約 1 万 2,000 人)で、元来は塩田と熱帯乾燥気候で知られる沿岸都市であったが、ラジャパクサ大統領の選挙区であり重点的なインフラ整備が進められた。

表 5 中国の対外援助による主要プロジェクト

|                      | プロジェクト                         | 経費                                                             |
|----------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 2008～<br>2012年<br>着工 | Hambantota港                    | 3.6億ドル(第1期)<br>0.8億ドル(燃料補給ターミナル)<br>5.5億ドル(免税区)<br>7.5億ドル(第2期) |
|                      | Matala Rajapaksa空港             | 2.9億ドル(第1期)                                                    |
|                      | Colombo港南部コンテナ・ターミナル           | 5.0億ドル                                                         |
|                      | Lakjawiya石炭火力発電所(第1、2基)        | 4.6億ドル                                                         |
|                      | 南部高速道路                         | 1.3億ドル                                                         |
|                      | 北部高速道路(A9:Kanndy-Jaffna間)修復    | 1.5億ドル                                                         |
|                      | Colombo-Kattunayake高速道路        | 2.5億ドル                                                         |
| 2013～<br>2015年<br>着工 | Morahagakanda-Kalu Gangaプロジェクト | 3.7億ドル                                                         |
|                      | Broadlandプロジェクト                | 8.2億ドル                                                         |
|                      | 北部高速道路(A9)接続高速道路               | 10.0億ドル(第1期)                                                   |
|                      | Lakjawiya石炭火力発電所(第3基)          | 4.3億ドル                                                         |
|                      | Matara-Kataragama鉄道延伸          | 2.8億ドル                                                         |

(注41)Zhu, X., (2015). Demystifying the Role of Chinese Commercial Actors in Shaping China's Foreign Assistance: The Case of Post-war Sri Lanka. *Stability: International Journal of Security and Development*. 4(1), p.Art. 24. DOI

### (中国交通建設集団のハンバントタ関連プロジェクトの推進主体化)

中国の対外援助が2000年代半以降急増する以前、伝統的ドナーが支援を控える中、スリランカの最大の援助国は日本であり、歴史的・地理的紐帯からインドが日本に次いだ。しかし、2004年のインド大津波で国土が被災すると、内戦により疲弊していたスリランカ政府は海外各国に復興援助を要請し、これまで援助実績ゼロの中国も要請に応じてハンバントタ漁港の再建を支援することとなり、中国政府は中国交通建設集団(CCCG: China Communications Construction Group)にプロジェクトの工事請負を指示し、CCCGは漁港再建の成功によりラジャパクサ大統領の信頼を獲得する(注42)。

この段階までのCCCGは、中国政府が被援助国政府と決定した合意の「政策実施者(implementer)」に過ぎなかったが、スリランカはマヒンダ・チンタナ計画への資金援助を中国以外に期待できないため、ハンバントタ振興に関してはCCCGを相談相手とするようになる。CCCGが走出去政策下に海外市場を開拓しグローバル企業に転化する上で、スリランカの大規模インフラ整備はチャンスであり、ラジャパクサ政権に「自主的なFSの結果では、ハンバントタ港は単なる漁港から南アジアの主要な国際港になる可能性を秘めており、高い投資収益を期待できる」「スリランカの内戦で毀損した経済インフラを回復するには投資主導の開発が必要である」と提案し、これに同意したラジャパクサ政権の下で港湾・空港・道路等の大規模開発が進められることとなった。

中国援助で「政策実施者」から「政策影響者(influencer)」となったCCCGは、2006年にインフラ関連国有企業を再編して発足した企業集団であり、港湾施設・鉄道・道路・橋梁等の公共インフラの設計・建設を事業とする(2015年の売上はインフラ建設80%、浚渫7.8%、設備製造5.5%であり海外売上高比率は17.8%)。同社傘下の中交交通建設(CCCC: China Communications Construction company)が同グループの中核企業であり、交通インフラの建設・設計、浚渫、重機製造に従事しているが、CCCCは海外事業を1980年設立の中国港湾工程有限公司(CHEC: China Harbour Engineering Company)に分社化しており、2006年以降はCCCG本体ではなく中国港湾工程がスリランカでのインフラ・プロジェクトの推進主体となった(注43)。

中国国有企業の強みはコスト競争力とともに、中国商務部、中国輸出入銀行等とのコネクションにあり、被援助国がプロジェクト・ファイナンスを組む上で、国有企業が仲介役となり中国輸出入銀行の譲与的ローン等を引き出しプロジェクト成立に貢献してきた。このため、被援助国が中国の援助によりインフラ整備を進める場合、工事請負主体の中国国有企業の要望を無視できず、自国の経済発展にとり適合的でないプロジェクトも実施せざるを得ないケースが発生することとなる。中国政府が2000年代の対外援助急増の過程で直接プロジェクト形成に対応できなくなり、国有企業に依存するようになると、この問題は中国のアフリカ支援において顕在化したが、スリランカではハンバン

トタ関連プロジェクトに集約的に顕在化することとなった。

(注42) 2014Xia, L (2011). 斯里兰卡汉班托塔海港总承包一期工程管理 [Management of a Turnkey Project, Sri Lanka Hambantota Harbor] In: 安装 *Installation*. (11) CNKI database

(注43) 中国港湾工程は、従業員 1 万人と 60 の海外事務所・子会社を有し、全世界で 1 兆ドルの事業を展開。港湾設計・建設、浚渫・埋立、道路・橋梁建設等を中心に EPC、BOT、PPP 方式でプロジェクトを請け負っている (<http://www.chec.bj.cn/tabid/67/Default.aspx> 参照)。

### (ハンバントタ港整備プロジェクト)

ハンバントタ関連プロジェクトの第一の事例は港湾整備である。スリランカはインド洋における戦略的位置を活かして海運の東アジア、南アジア、欧州、中東、東アフリカの結節点として機能してきたが、インド洋海運の中核はコロンボ (Colombo) 港である。ハンバントタ漁港修復に成果を挙げた中国港湾工程の提案を受けて、ラジャパクサ政権はコロンボ港のコンテナ取扱い能力の拡張に加えて、地方漁港に過ぎなかったハンバントタを国際港湾に作り替えることを計画し、中国の援助の下で 2008 年以降建設工事をスタートする。

2008 年に第 1 期工事が総工費 3.6 億ドル (別途船舶燃料ターミナルに 0.4 億ドル) (中国輸出入銀行より 3.1 億ドルの融資) で中国港湾工程有限公司の請負により開始され、2 つの全長 600m のバース、全長 301m の燃料輸送船用バース、全長 120m の加工作業用バースに加えて 8 つの船舶用燃料タンクを含む燃料関連施設、15 階建て港湾管理局ビル、造船・修理・倉庫施設向けに免税地区を 2010 年 11 月までに完成した。続く第 2 期工事では、中国港湾工程はコンテナ・ターミナルに加えて浮遊体方式ドック等 (砂糖袋・製粉工場等も含む) の建設を提案したが、プロジェクトの収益性を懸念する政権の一部の反対で却下され、最終的には総工費 8.1 億ドル (中国輸出入銀行よりローン 7.5 億ドル) を投入しコンテナ・ターミナル建設を進めることとなった。

第 2 期工事において中国港湾工程の提案が一部却下されたように、スリランカ政府内でも費用対効果を疑い債務累積を懸念する声が出ている。それは当然であり、ラジャパクサ大統領は同時にコロンボ港の拡張も進めており、2008 年にアジア開発銀行融資により総工費 12 億ドルを投入して南部に 285ha の地区を造成し、2012 年までに世界最大規模の大型船が接岸繫留可能な水深 20m、幅 570m の運河 2 本、4 つのコンテナ・ターミナル (各ターミナル 3 バース) を建設し、コンテナ処理能力を 450 万 TEU に拡張した (注 44)。スリランカがインド洋海運で戦略的位置にあるとはいえ、コロンボ港の能力拡張に加えて新設されたハンバントタ港の能力を満たすに足る海運需要は存在せず、同港の運営に関しては将来的な需要予測とビジョンを欠いていた (注 45)。

海運需要不足に関して、ラジャパクサ政権は 2010 年に中国招商局 (China Merchants) 集団 (本社香港) と官民連携協定を結び、港湾隣接地に 60.7km<sup>2</sup> の巨大経済特区を置き港湾需要を創出することとしたが、過剰海運能力の解消策としては弥縫に過ぎるだけでな

く、そもそも国家債務の更なる累積を招くものだった。このため 2015 年の政権交代後、シリセナ新政権はラジャパクサ前大統領のインフラ・プロジェクトの見直しを決定、ハンバントタ港の第 2 期工事は一時中断されることとなる。

見直しの過程で、大規模なインフラ整備に伴う対中国国家債務の山積に関して、前政権が 7 バース中の 4 バースを中国に 35 年間譲渡する（港湾運営会社の株式の 53% を中国が所有）ことでローン返済を予定していたことが明らかになり、スリランカ国内で激しい反発を呼んだ。シリセナ政権は中国とプロジェクトの資金負担等について再交渉に入ったため第 2 期工事の中断は長期化した。最終的にスリランカ政府は 2017 年 1 月に港湾運営会社の株式 80% を中国招商局港口に（99 年間）譲渡する（スリランカは 11 億ドルを獲得し 13.5 億ドルの債務返済に充当）ことで中国政府と合意し、15 億ドルの港湾プロジェクトはスリランカではなく中国の管轄する経済特区となった。

（注 44）Colombo 港はスリランカ最大であるだけでなくアジア有数のターミナル港であり、水深 15m 超の同港はインド洋における戦略的位置を活かして東アジア、南アジア、欧州、中東、東アフリカの結節点として機能し、コンテナ取扱量 426 万 TEU（2011 年）と常に世界 35 位以内に入ってきた。従来の港の規模は 184ha だったが、2008 年にラジャパクサ政権はアジア開発銀行融資により総工費 12 億ドルを投入して南部に 285ha の地区を造成し、2012 年までに世界最大規模の大型船の接岸繫留できるよう 2 本の水深 20m、幅 570m の運河を建設（工事請負は韓国・現代建設）、4 つのコンテナ・ターミナル（各ターミナルに 3 バース）を新設しコンテナ処理能力を 450 万 TEU に拡張した（2013 年全稼働）。さらにラジャパクサ政権は更なるコンテナ取扱量の拡大を目指し、南部地域に 3 つのコンテナ・ターミナル（各 240 万 TEU）建設しコンテナ処理能力を 1200 万 TEU に拡張することを計画。35 年間の BOT 方式による投資回収で中国招商局集団が 2011～2014 年に工事を請け負い完工。新設コンテナ・ターミナルは、中国招商局集団の子会社・招商局国際有限公司とスリランカ港湾局の合併企業 Colombo International Container Terminals Limited（C I C T）が経営に当たっている。

（注 45）第 2 期工事に続く第 3 期工事では造船所も建設、全プロジェクト完工後は総面積 16 km<sup>2</sup> で 33 隻の船舶を随意繫留できる南アジア最大の港とすることを構想。

### （マッタラ・ラジャパクサ国際空港プロジェクト）

中国は改革開放後に大規模にインフラ整備した経済特区における外資誘致により経済成長を本格的にスタートさせたが、中国港湾工程は中国の成功体験に即してハンバントタ地区で港整備プロジェクトと並行して国際空港を建設することをラジャパクサ大統領に提案する。国土全体を見渡すと、スリランカには首都コロombo圏にバンダラナイケ（Bandaranaike）国際空港が（1967 年開港）に存在したが、中国港湾工程は同空港の混雑状況から将来的な代替空港が必要であると主張し、ラジャパクサ大統領も海外からの観光客誘致による経済効果を期待して、県都ハンバントタの北約 15km にマッタラ・ラジャパクサ（Mattala Rajapaksa）国際空港を建設することを決定した。

2009 年 11 月の建設承認後、プロジェクトは総工費 2.1 億ドル（中国輸出入銀行が 1.9 億ドルのローンを供与）で中国港湾工程を工事請負者として 2010 年 3 月より開始され、2013 年 3 月に完工・開港した。2013 年開港の新空港は 3500m の滑走路を持ち（世界最大

のエアバス A380 旅客機にも対応)、当初、国際貿易、観光業、雇用の活性化が期待され、スリランカ航空、エア・アラビア等の航空会社が利用していたが、エア・アラビアが利用客の少なさを理由として開港後 1 ヶ月半で撤退したように、多くの航空会社が空港から撤退してしまう。

インド洋開運の中核であるコロombo港の能力拡張と同時並行で巨大港湾の建設を進めたハンバントタ港整備プロジェクトと同様に、マッタラ・ラジャパクサ国際空港プロジェクトも、バンダラナイケ国際空港が存在し空港能力も将来的限界が予想されるだけであり、スリランカ全土での航空需要やハンバントタ地域での観光客増加を具体的に詰めないまま、巨大空港の建設を進めた結果、2014 年 5 月の空港収入が 1 万 6 千ルピー(約 1 万 5 千円)を記録するなど空港は深刻な経営不振に陥る。

こうした中、2015 年を目標に予定されていた第 2 期工事は中断され(最終的には敷地面積 2000ha、年間利用客 500~600 万人に対応可能な大規模空港を予定していた)、スリランカ航空が同空港とバンコク、北京、チェンナイ、ジッダ、リヤド等を結ぶ路線を維持していたが、2015 年 1 月にラジャパクサ大統領が下野すると同月に運行停止を決定、Mihin Lanka 航空もインドの Gaya と Medan の便を廃線したため、新空港は国際空港ハブ機能を停止した(注 46)。

現在、Forbs 誌に「世界で最も空いている国際空港」と評されるほどマッタラ・ラジャパクサ国際空港は「無用の長物」化しており(注 47)、将来、経済特区に外資企業の誘致が進み航空需要が発生するまで国際空港を維持すべく、飛行訓練やメンテナンスサービスでの活用が検討されている。シリセナ政権はハンバントタ港については「債務の株式化(Debt Equity Swap)」により中国に対する国家債務の削減を行ったが、国際空港についても同様の提案を中国政府に行っており、中国国有企業が空港運営会社の株式を取得して空港運営に乗り出すことを要請している。

(注 46) 現在、Mattala 航空と Flydubai 航空が Colombo、Dubai、Abu Dhabi を結ぶのみで、空港アクセス道路はほとんど利用されておらず、空港の貨物ターミナルは商業施設として貸し出されて航空関連収入よりも賃貸収入が多いとの報道がある(<http://newsfirst.lk/english/2016/01/mattala-airport-records-greater-revenue-from-non-flight-related-activity/124939>)。2016 年には 300 人の軍人・警官が動員されて空港に住み着いた野生牛の追出しを試みたが失敗に終わり、大規模な野生牛の空港からの追出し作戦が企画中との報道もあった(<http://www.sundaytimes.lk/98669/troops-clear-wild-animals-from-mattala-airport>)。

(注 47) FORBS “For Sale: The World’s Emptiest International Airport”(2016 年 7 月 18 日付)(<http://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/07/18/for-sale-the-worlds-emptiest-international-airport-mattala-international-hambantota-sri-lanka/#1ca3e59b93a6>)

### (中国国有企業のインフラ・プロジェクト形成の特徴)

ハンバントタ関連プロジェクトから中国国有企業のインフラ・プロジェクト形成の特徴を考えると、第一に、中国が改革開放後に大規模インフラ整備と経済特区により外国企業を誘致して輸出主導型の経済成長を実現しつつ、外国企業からの技術移転により自国産業を育成してきた成功体験をモデルとしており、経済特区と港湾・空港等のインフラ整備をパッケージとして捉えた上で、大規模な国際港湾・国際空港等を外資企業誘致に不可欠な「アメニティ」と考えている点が指摘できる。

第二に、中国では、経済特区は互いが競合相手でありインフラ整備や税制等の優遇措置により外資誘致を競ってきており、(中央政府が経済特区等の認可を通じて規模や成長速度をコントロールしていたものの)各経済特区は全体最適(中国経済の全体での成長発展)ではなく部分最適(各経済特区の成長発展)のみを追求してきた。それは海外プロジェクトにおいても同様であり、各国有企業は自社の手掛けるプロジェクトが他地域に対して規模等で劣らないよう最大化を図る傾向がある点が看取できる。

第三に、中国の国有企業もプロジェクトにおいて全体最適(プロジェクトの成功と地域の経済発展)でなく部分最適(自社の売上高・収益の最大化)を追求していると評せる。ハンバントタ関連プロジェクトの成功は、経済特区にどれだけ外資系企業を誘致できるか、(テーマパークのような金太郎飴的な観光施設を建設するだけでなく)長期的に国際観光客をハンバントタ地域に誘引できる魅力と観光産業を創造できるか次第であるにも関わらず、経済特区の運営は中国港湾工程ではなく招商局集団が引き受けており、中国港湾工程は港湾・空港・道路建設を引き受けるだけで、(スリランカの中国輸出入銀行へのローン返済も含め)最終的なプロジェクト成功に責任も利害関係も負っていない。

結局、ハンバントタ関連プロジェクトにおいて、中国港湾工程は中国の成功モデルに基づくプロジェクトをスリランカ政府に売り込んだだけであり、(同社は事前にF S調査を実施したとするが)中国で成功した成長戦略が人口・潜在成長力・立地の異なるスリランカでも通用するのか、スリランカで複数の競合プロジェクトが同時進行した場合にハンバントタ関連プロジェクトが如何なる影響を受けるか等を考慮しておらず、プロジェクトの大規模化により自社の売上高・収益が最大化することを追求している。スリランカ政府がプロジェクト投資から最低でも債務返済に必要な収益を上げられるかは、港湾・空港・道路の建設工事を請け負ったに過ぎない自社には関係のない事案であり、スリランカ政府が自己責任により考慮すべきと考えているように見受けられる。

仮に中国港湾工程がプロジェクトの成否に利害関係を有していれば、インド洋海運の中核拠点であるコロンボ港が存在して港湾能力の拡大を図っている以上(コンテナ処理能力は2008~2012年に450万TEUに拡張され、さらに1200万TEUへの拡張を予定)、インド洋を通じた海運が2倍にでも増えない限りハンバントタ港に対する港湾需要は発生し

ないと考えるのが自然である。同様に、コロンボ圏に既にバンダラナイケ国際空港が存在し国際ハブ空港として機能しており、観光客・ビジネス客はバンダラナイケ空港で航空機を乗り換えてスリランカ各地を訪問していることから、特定の産業集積があるわけでもないハンバントタ地区に国際空港を建設しても、空港利用客は集まらない可能性が大きいことは十分予測可能だったのではないだろうか。

建前上は、中国の対外援助は中国政府と被援助国の合意事項であり、中国の国有企業は両国政府のプロジェクト形成に専門的な知識・ノウハウに基づき助言したとしても、あくまでも助言に過ぎず決定権はない。しかしながら、中国国有企業は、中国の対外援助において事実上プロジェクト形成を担っているにも関わらず、この建前を利用して、プロジェクトの成否や被援助国の経済発展の寄与の有無から自己免責しているだけではないだろうか(注48)。中国国有企業が主張する(と予測される)ように、プロジェクトの最終決定責任は被援助国政府にあり(中国政府は一方的に押し付けられない)、自国の発展状況と発展可能性を総合的に勘案してプロジェクトの規模・内容を決定できるのは被援助国政府だけである。このため被援助国には強いガバナンスが必要であり、ガバナンスが弱い場合でも複数の援助ルートを確保することでガバナンスの弱さを補完できるが、2006～2015年にスリランカを統治したラジャパクサ政権は双方を欠いていた。

(注48) Zhu(2015)は、中国国有企業は二重性をうまく使い分けていると指摘する。国有企業は今や単なるプロジェクトの請負事業者から被援助国の開発アジェンダに左右する力を持つ(中国政府からも独立した)主体となっているが、建前上は中国政府の援助政策の実施者として規制されているに過ぎず、FS、環境影響調査、必要性調査などで現地民間セクター、NGO、地域社会と協力する責務はない(これらは被援助国政府の責務)。その結果、中国の対外援助においてプロジェクト形成が被援助国の発展のプライオリティとは関係ないものとなっており、スリランカの場合、プロジェクトが中国国有企業の商業的利益に影響されていることは、大規模な交通・貿易関連の箱物インフラに過度に偏重している事実から窺知できるとZhu(2015)は分析する。

#### (4) 中国国有企業の部分最適と自社利益を追求したプロジェクト事例

ハンバントタ関連プロジェクトの中国港湾工程のケースから観察された中国国有企業の特徴は、中国のスリランカにおける他の対外援助でも観察できるだろうか。2009年のIMF調査報告書は財政の持続可能性に配慮したインフラ整備を提言していたが、中国国有企業の提案を受けてラジャパクサ政権が実施した道路建設、大規模ダム建設による灌漑・水力発電プロジェクトは円滑に進行したのだろうか。

##### (道路プロジェクト)

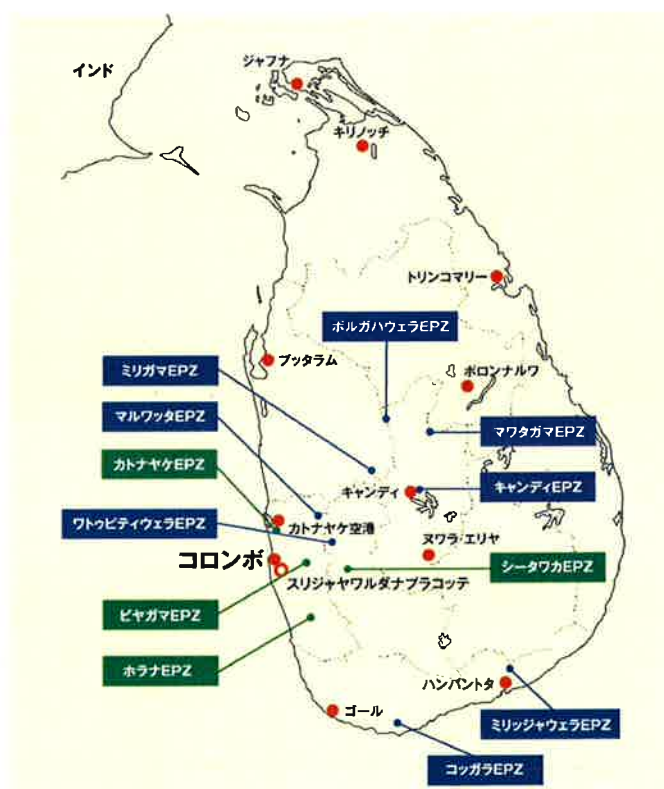
施設利用収入により建設コストの返済を想定している港湾・空港と異なり、高速道路・一般道路整備に伴う経済効果は長期的なものであり、短期的な道路使用状況は直ちには批判対象にならない。道路網が地域で分断されず接続されていることは価値あることであるが、発展途上国にとり、道路網の完全な接続性よりも、道路網整備が経済・産

業発展と如何につながるかをプロジェクト形成では考慮する必要がある。

スリランカはインド洋海運の中核港であるコロンボ港を有しているが、コロンボ港を活用する事業者にとりスリランカ全土で高速道路網が張り巡らされているか否かは重要ではない。首都圏等に設定された経済特区に進出した外国資本にとり、経済特区で輸出加工事業を営む限りにおいて、現地生産・貿易に必要な港湾・空港及びこれらを結ぶ道路が確保されれば足りる。主要産業である繊維産業は首都コロンボ圏に多くが立地しているが、スリランカ政府が外国資本誘致のため設定した輸出加工区も図7のようにコロンボ経済圏に多くが存在している。

スリランカが、アパレル等の国内輸出産業の育成に加えて、インフラ整備と経済特区によりグローバル企業を誘致し、輸出主導型の経済成長を追求する場合、道路網の完全な接続性よりは国内輸出産業や経済特区に進出したグローバル製造業の対外輸出に寄与度の高い道路整備に戦略的に注力されるべきであるが、中国の対外援助により推進された道路整備は必ずしもスリランカの国家戦略を踏まえたものになっておらず、プロジェクト形成にあたった中国国有企業の短期的な経済的利益の観点から推進された部分が多い。

図7 スリランカの輸出加工区



(出所) スリランカ投資委員会(2015)「スリランカ投資ガイド」



### ①北部縦貫道路関連プロジェクト

北部縦貫道路(A 9)はキャンディ(Kandy)とジャファ(Jaffna)を結ぶ321kmの高速道路であり、スリランカの中央部を南北に結ぶ基幹道路である。内戦により封鎖・再開を繰り返し、1984年以降閉鎖され2001年のLTTEとの和平協定締結により一時再開されたが、ラジャパクサ政権のLTTE掃討により2006～2009年再開された歴史を持つ。

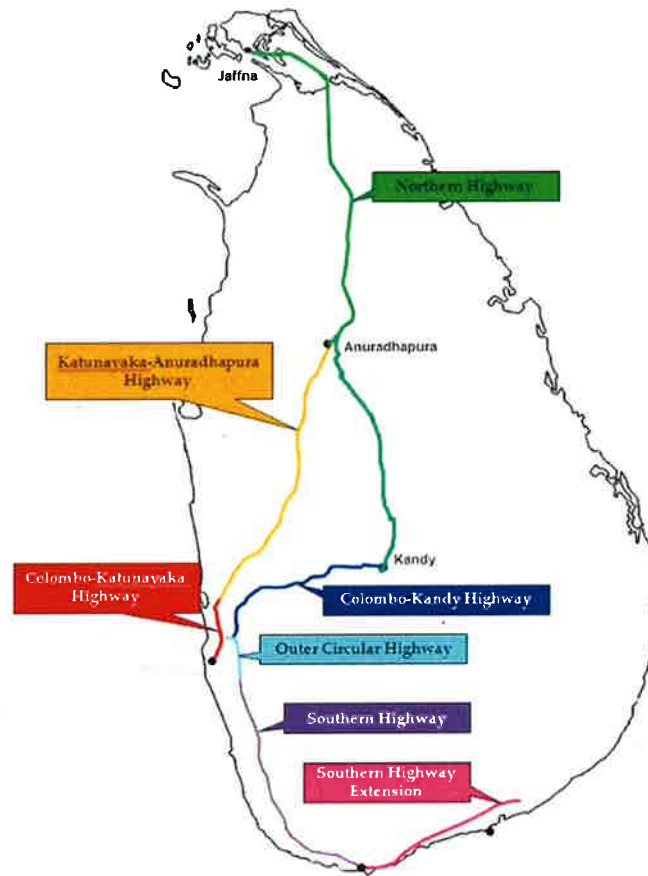
キャンディはスリランカの仏教聖地であると同時にシンハラ人の最後の王朝の都であり、仏歯寺・王宮建造物群を含む文化財は1983年ユネスコ世界遺産に登録され、国内仏教徒の巡礼だけでなく海外観光客も多い。中部州の州都として、コロombo首都圏に次ぐ第二の経済圏を形成しており、繊維・家具・IT・宝石等を中心にスリランカの大企業が多数立地しており、農業研究所の大半も所在する。また、ジャファはタミール人居住区の北部州の州都であり、内戦前は食品加工・包装、製塩等の幅広い産業が存在していたが、内戦により大打撃を受けて産業基盤の再建が図られている。

北部縦貫道路はスリランカ中央部を結ぶ基幹道路であることから、2009年の内戦終結後に直ちに再開され、それと同時に内戦で荒廃した道路の修復プロジェクト(対象区間154km)がスタートされた。中国輸出入銀行の1.3億ドル融資を受けて、総工費1.5億ドルを投入、中国航空技術国際工程有限公司を工事請負事業者として2011～2013年に完工している。この道路修復プロジェクトはスリランカ北部のタミール人居住地域とスリランカの経済・社会の中心地域を結ぶものであり、内戦で破壊され疲弊した国内発展基盤の再構築として意義あるものと考えられる。

しかしながら、ラジャパクサ政権が2011～2014年にコロombo港の拡張工事・港湾運営を請け負った中国国有企業・招商局集団(China Merchants)の提案を容れて、北部縦貫道路に接続する形で高速道路をコロombo・キャンディ間に2014～2018年に建設することを計画した件に関しては、緊急性と経済効果は疑わしい。既にコロomboとキャンディは「キャンディ・ロード」(A 1)により結ばれ、キャンディ輸出加工区とコロombo港・バンダラナイケ国際空港との接続性は確保されているため、中国に対する国家債務が山積する中で総工費45億ドルを投入し4期完工を目指す意味が明確でないからである。

結局、第1期工事(総工費10億ドル)が、2014年に招商局集団の子会社である招商局華建公路投資有限公司(China Merchants Huajian Highway Investment Company)を工事請負者として着工していたが、2015年の政権交代により発足したシリセナ政権により工費見直しが決定され、コロombo・キャンディ高速道路プロジェクトは中断延期されている。招商局集団はコロombo圏でのインフラ整備に関連するプロジェクトとしてキャンディ圏との115kmの道路接続を提案したが、コロombo港の港湾運営事業者の立場からは同港の魅力を高める上で名案であるとしても、スリランカの経済発展の観点からプライオリティが高いものではなく、国家財政制約により中断されることとなった。

図8 北部縦貫道路(A9)プロジェクト

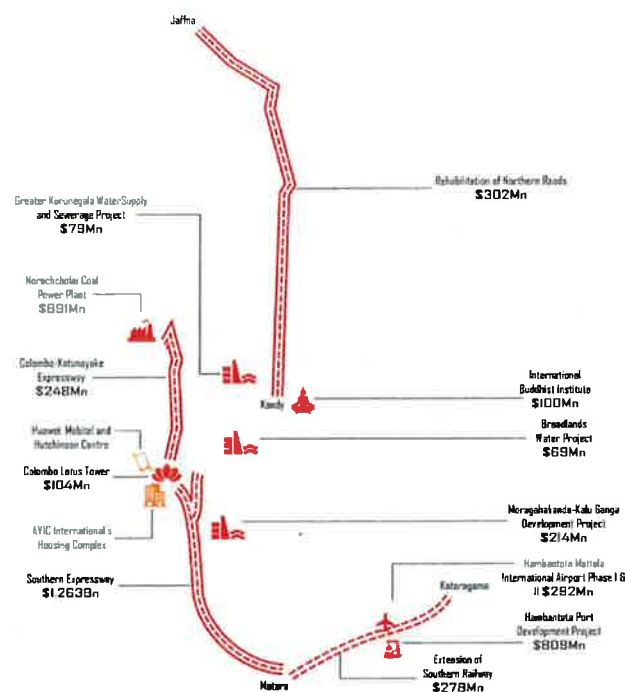


(出所)筆者作成

## ②南部高速道路

南部高速道路はコロンボ、ゴール(Galle)、マタラ(Matara)を結ぶ全長126kmのスリランカ初の高速道路であり、2000年以降日本政府の主導により建設が進められた。全区間131kmのうち日本の円借款により北部(67km)、アジア開発銀行の融資により中部(34km)が2006～2011年に整備、南部(30km)は中国輸出入銀行融資により2011～2014年に整備された。総工費は8.9億ドル(北部4.6億ドル、中部2.8億ドル、南部1.5億ドル)であり、中国建筑工程总公司が日本政府の借款対象の一部を併せて66kmの工事を請け負った。問題はラジャパクサ政権によるマタラからハンバントタへの延伸計画であり、2014年に総工費8.0億ドルで中国建筑工程总公司等を工事請負として着工したが、ハンバントタ地域の経済振興が経済特区・港湾・空港への需要不足により停滞する中、2015年の政権交代によりコスト見直し対象となり、工事が中断されている(注49)。

図9 中国のインフラ関連プロジェクト



### Investment in various Sectors



(出所) Rajiv Bhatia, Kunal Kulkarni, Lina Lee, and Shivani Gayakwad

“Chinese investments in Sri Lanka” 1 DECEMBER 2016, GATEWAY HOUSE

Indian Council on Global Relations (<http://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-sri-lanka/>)

(注49) 北部縦貫道路及び南部高速道路に加えて、ラジャパクサ政権は、首都コロンボとバンダラナイケ国際空港及び主要観光地ニゴンボ (Negombo) を結ぶコロンボ・カトゥナーヤカ (Katunayake) 高速道路 (25.8km) の建設を計画し、2009年10月～2013年10月に総工費2.9億ドル (中国輸出入銀行が2.5億ドル融資) を投入し中国中冶集団の建設請負で完工している。また、マヒンダ・チンタナの主要プロジェクトの一つとして、マタラ・カタラガマ (Kataragama) 鉄道延伸 (114.5km) を計画、総工費3.7億ドル (中国輸出入銀行が2.8億ドルを融資) を投入、2010～2015年に中国・中信集团公司 (CITIC) の工事請負により完工している。

### (ラクジャヴィーヤ石炭火力発電所プロジェクト)

ラクジャヴィーヤ (Lakjawiya) 発電所 (注50) は、スリランカ北西部州プッタラム (Puttalam) 県ノロチョライ (Norocholai) 市にあるスリランカ初の石炭火力発電所 (900メガワット) であり三基の石炭火力発電設備より構成され、地名よりノロチョライ発電所、プッタラム石炭発電所とも別称される。そもそも石炭火力発電所の建設構想は1980年代末より存在したが、開発に必要な資金不足というだけでなく、スリランカ最大の潟湖に立地し漁業・製塩等の産業が存在したことから、石炭火力発電が環境に与える影響

が懸念され、長く構想段階に止まっていた。

プロジェクトはラジャパクサ大統領就任後の2006年に再起動され、2007年に住民の激しい反対を押し切り、中国輸出入銀行から4.6億ドルの融資を受けて建設開始された。2009年の内戦終結後に工事は加速、300 MWhの発電設備2基が2010年に完工、残り一基も2014年に完工した。セイロン電力委員会によれば、2011年時点でスリランカ全体の年間の電力供給能力が11.5TWhであるところ、ラクジャヴィーヤ発電所は年間1.7TWhの供給能力を有することから、スリランカの電力事情を大きく改善するものとして期待され、中国水电建設集団国际工程有限公司がターンキー方式により建設を請け負った。

しかしながら、発電所は建設当初より事故と停止が相継ぐ。工事期間中には2010年10月に火災が排煙管の詰まりにより発生。操業開始後の2012年7月には当初工事の瑕疵により第1基のボイラーを繋ぐ数千の水道管から漏水が発生し、火力発電を停止することとなった。翌2013年には、1月に発電設備が300MWの能力の限界を超えたため停止し復旧に一日を要しただけでなく、12月には蒸気漏れが検知され発電を停止したものの、蒸気漏れ検知のための特別機器がスリランカ国内にはなく、中国政府に支援要請したところ機器取寄せには1ヶ月超を要することが判明。セイロン電力庁が中国・インド企業に競争入札を実施しインド企業への蒸気漏れ検査の発注を決定したところ、中国政府が介入し中国企業が直ちに問題処理に当たることとなったものの年内発電停止が継続し、復旧後の2014年1月にも発電所は6日間停止する事態となった。

2014年1月12日付Sunday Star Timesは、発電所は2013年上半期に32日間、下半期に90～100日間発電停止し、セイロン電力庁は代替電力購入のため1日に330万ドルを支払う事態が継続したと報道しており、同月23日、スリランカ電力エネルギー大臣が2011年以降1086日のうち271日間発電所は停止していることを議会で証言し、報道が事実であることを追認している。こうした中、2014年8月には新設された第3基も含めて発電所全発電設備が停止する事態が発生し、2015年12月にも同様の事態が発生した。

ペララ電力副大臣がスリランカのDaily Newsに2016年3月8日付で語ったところでは、石炭火力発電所の故障・不具合は、中国水电建設集団国际工程が国際基準を大幅に下回る時代遅れの部材を建設に使用したことが一因であるが、同部材の使用は中国政府とスリランカ政府の合意の附属書に規定されており、同部材の使用に起因する故障・不具合については中国政府・企業は免責されるところもあるため、中国企業等にスリランカ政府は一切求償できない状況にある(注51)。同副大臣は、中国国内では同部材の使用は禁止されており企業が刑事責任を問われていると指摘しており、中国水电建設集団国际工程は同部材の使用によりラクジャヴィーヤ石炭火力発電所に故障・不具合が発生することを予見可能だったと考えられる。

この点、中国水电建設集団国际工程もプロジェクト費用を削減するために国際基準を

大幅に下回る部材の使用を提案する際、事後の損害賠償責任を回避するために同部材使用に伴うリスクをスリランカ側に説明していると考えられる(わざわざ附属書に使用部材を明記し免責条項を規定)。ラジャパクサ政権も、石炭火力発電の国内専門家に照会すればリスクは認識できたところ、あえて建設に踏み切っている以上、中国国有企業の不誠実を一方向的に責めることはできない。ハンバントタ関連プロジェクトでも指摘したように、対外援助においてプロジェクトの最終決定責任は被援助国政府にあり、自国の発展に援助プロジェクトを形成できるかは被援助国政府次第である。ここでもラジャパクサ政権のガバナンスの脆弱さと、大規模インフラへの援助国が中国に限定され複数の援助ルートを確保できなかったがための対中交渉力の弱さが露呈している(注52)。

(注50) Lakjawiyaは「勝利の島(Lanka)」の意であり、Sri Lankaは「光輝く聖なる島」の意。

(注51) Daily News “Norochcholai sub-standard” (2016年3月8日付) (<http://www.dailynews.lk/?q=2016/03/08/local/norochcholai-sub-standard>)。

(注52) インドはヒンドゥー教を信仰するタミール人の居住する北部・東部地域を中心として以下の支援を実施し、中国によるインフラ整備に対抗する姿勢を維持しているが、援助額において中国に対抗し得ていない。

| プロジェクト                          | 経費     |
|---------------------------------|--------|
| Omanthai-Pallai鉄道(90km)         | 1.9億ドル |
| Pallai-Kankesanthurai鉄道復旧(56km) | 1.5億ドル |
| 北部州難民向け住宅建設(43,000戸)            | 2.7億ドル |
| Matara-Colombo鉄道                | 1.6億ドル |
| Kankesanthurai港修復               | 0.2億ドル |

## (5) スリランカのインフラ整備と経済発展

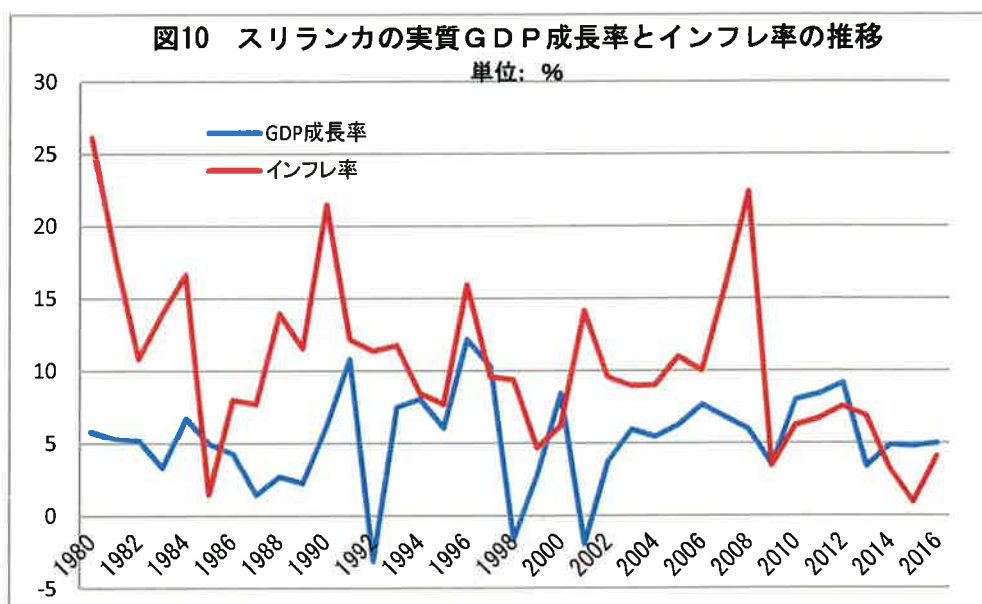
### (スリランカの基礎的成長力は堅実である)

中国の対外援助による大規模インフラ整備はスリランカ経済に如何なるインパクトをもたらしたのだろうか。その検討に先立ち、これまでのスリランカ経済の動向を概観すると、スリランカ経済は輸出主導型により手堅く成長を続けてきたと評価できる。

スリランカの経済成長率は1980年代から最近に至るまでアジア途上国平均値を下回る傾向にあったが、内戦はスリランカ北部等一部地域に限られたことから、国全体の経済成長率がマイナスになるほどのインパクトはなかった。1978年に輸入代替工業化・国有企業化策を放棄して、変動相場制・貿易自由化策・輸出加工区設置など自由化政策を採用した後、スリランカでは本格的成長がスタートし、2003～2007年には概ね6%超の成長率を維持した。ラジャパクサ政権前も、港湾・道路等のインフラ整備が経済発展のための前提として重点政策とされており、1990年代以降のアジア諸国と共通して、インフラ整備・輸出加工区のセットによる輸出振興策が採られた。

この自由化政策は成功し、主力産業の繊維製品の輸出が米国・欧州向けに成長、輸出

が2001年～2008年に年47億ドルから80億ドルに増えている。2009年、リーマン危機に起因する世界同時不況により輸出が落ち込み成長率は3%台に減速したものの、2010年は内戦終結に伴う国内情勢安定化を背景に、個人消費と内戦後の復興のための公共投資が拡大し、世界経済のリーマン危機後の落込みからの回復に伴う輸出拡大にも支えられ、成長率は8%と大幅な伸びを示した。



(出所) スリランカ中央銀行統計に基づき筆者作成

こうした中、ラジャパクサ政権は2009年以降中国の対外援助を支えに大規模インフラ整備を進めたが、公共投資に加えて住宅・観光部門でも投資が拡大したため、2011年のスリランカの経済成長率は8.3%と前年を上回ることとなった。2012年も、通貨切下げの影響による個人消費の鈍化、欧州債務危機の影響による輸出減少にもかかわらず、インフラ整備関連投資の拡大本格化により成長率は9%台に達している。

ただし、公共投資主導の成長には限界があり、2011～2013年に公共投資の急激な拡大により景気刺激効果が得られたものの、現状では景気刺激効果は剥落している。2013年は個人消費の高い伸びにもかかわらず成長率が鈍化、2014年と2015年にはアジア途上国の平均値(6%)を下回る4%台となった。2015年1月にラジャパクサ政権を襲ったシリセナ政権は国家財政再建のため前政権のインフラ・プロジェクトの見直しを進めており、インフラ整備による経済成長ではなく、再び産業育成・輸出振興による成長戦略立ち返ることとなっている。

#### (中国型発展モデルにおける外国企業誘致は進んだか)

インフラ整備が一国経済に与える影響は中長期的なものであり、2009年以降の中国の対外援助によるインフラ整備がスリランカの産業発展・輸出振興に及ぼす経済効果を判

断する時期にはまだないかもしれないが、中国の援助によるインフラ整備は同国の産業育成・輸出振興にどれほど寄与しているだろうか。大規模インフラ整備を借款に依存して進める場合、対外債務の累積が国家破綻につながらないように、輸出産業を国内に育成し外貨獲得を図り、経常収支黒字を蓄積していかなければならない。

中国は改革開放後に大規模インフラ整備と経済特区により外国企業を誘致して輸出主導型の経済成長を実現し、外国企業から合併等を通じた技術移転により自国産業を育成し更なる輸出拡大を実現してきた。中国政府、中国国有企業を問わず、中国が発展途上国の経済発展を考える上で自国の成功体験をモデルとしており、中国国有企業がスリランカで提案したインフラ・プロジェクトは中国型モデルをなぞるものであった。しかしながら、中国企業の提案は自社の取り扱うプロジェクトの最大化に重きを置くもので、スリランカ経済全体でのプロジェクトの位置付けや波及効果に責任を負っていないため、現時点で外国企業の誘致は進んでいない。

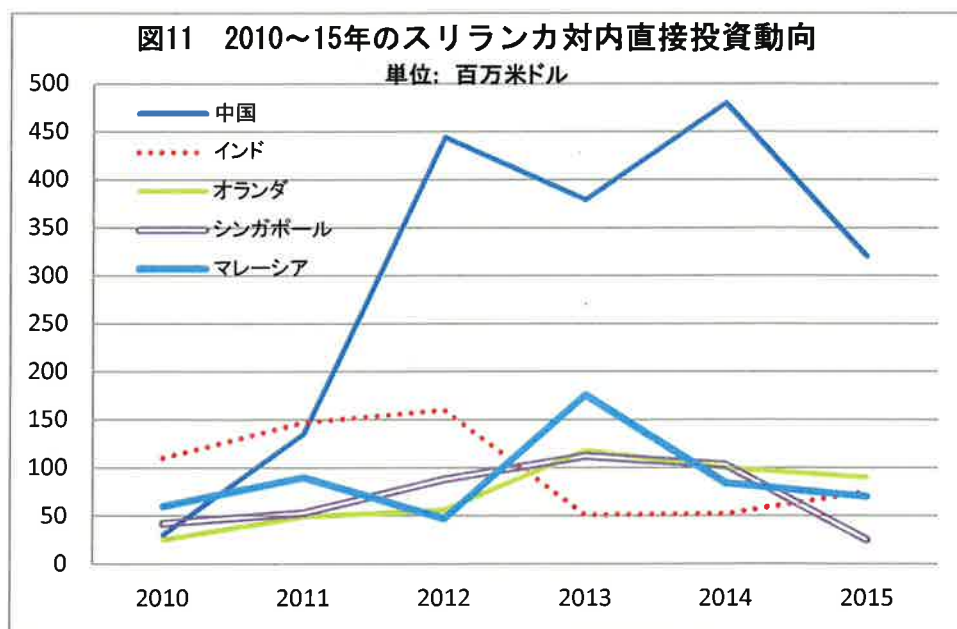
確かにスリランカはインド洋における戦略的位置を活かして海運の東アジア、南アジア、欧州、中東、東アフリカの結節点として機能してきたが、インド洋海運の中核はコロンボ港であり、同港を総工費12億ドル投入して大拡張する中で、数年前までは漁港に過ぎず周囲に産業集積のないハンバントタ港の能力を満たすだけの海運需要は存在しなかった。マッタラ・ラジャパクサ国際空港も同様の状況にあり、首都コロンボ圏にバンダラナイケ国際空港が存在するにもかかわらず、スリランカ全土の航空需要やハンバントタ地域の観光客増加を詰めずに新空港を建設した結果、2013年開港後に多くの航空会社が短期間で撤退し「無用の長物」化している。

中国型発展モデルでは、経済特区と港湾・空港等のインフラ整備がパッケージであり、大規模な国際港湾・国際空港等は外資企業誘致に不可欠な「アメニティ」と考えられている。大規模インフラ建設は外国企業のスリランカ投資を促進するためのものであるが、ハンバントタ港、マッタラ・ラジャパクサ国際空港ともに閑古鳥が鳴く状況に陥り、港湾・空港収入から建設費用の返済を行うことが困難化している中、スリランカ政府は両港の存続のために経済特区に企業誘致をなりふり構わず進めざるを得なくなっている。企業誘致の「アメニティ」のはずが、企業誘致が自己目的化している。

ラジャパクサ政権は2010年に中国招商局集団と官民連携協定を結び、ハンバントタ港隣接地に60.7km<sup>2</sup>の巨大経済特区を置き港湾需要を創出することとしたが、過剰海運能力の解消策としては弥縫に過ぎるだけでなく、そもそも国家債務の更なる累積を招いた。2015年に政権交代したシリセナ政権は、2017年1月に港湾運営会社の株式80%を中国招商局港口に(99年間)譲渡し、対中債務13.5億ドルのうち11億ドルを返済するとともに、中国企業の経済特区への進出を促進することとした。同政権はマッタラ・ラジャパクサ国際空港についてもDebt Equity Swapによる債務削減を提案しており、中国国有企業に



空港運営を譲渡するとともに中国企業の経済特区への進出を促進しようとしている。中国招商局集団は中国国内で中国企業誘致キャンペーンを展開しており、50社がハンバンッタ地区の経済特区に投資の意欲を示しているという(注53)。



(出所)スリランカ中央銀行及びスリランカ投資委員会の年次報告等より筆者作成

中国型発展モデルでは、外国企業が港湾・空港等貿易関連インフラの充実、経済特区における税制等の優遇措置に惹かれて、経済特区に加工輸出拠点を構築し港湾・空港を利用することでインフラ建設コストを返済することを想定しているが、外国企業が1990年代末から中国進出を加速させたのはグローバル競争における低コスト生産拠点の必要と中国市場の潜在的成長力に惹かれたためであり、同様の条件がスリランカ等にも備わっていない限り中国型発展モデルが奏功するかは分からない。2010年代以降、中国の人件費高騰等により生産拠点を中国から一部移転する動きがあるが、スリランカだけでなくアジア諸国がインフラ整備と経済特区により外国企業誘致競争を展開しており、本来はスリランカには厳密な企業誘致プランが必要だった。

(注 53) Sunday Observer “US \$ 5 B INVESTMENT IN HAMBANTOTA: 1,235 ACRES FOR INDUSTRIAL ZONE” (2017 年 2 月 19 日付)、China Daily(中国日報) “Sri Lanka hails China’s intention to invest in southern economic zone” (2017 年 1 月 9 日付) 他。

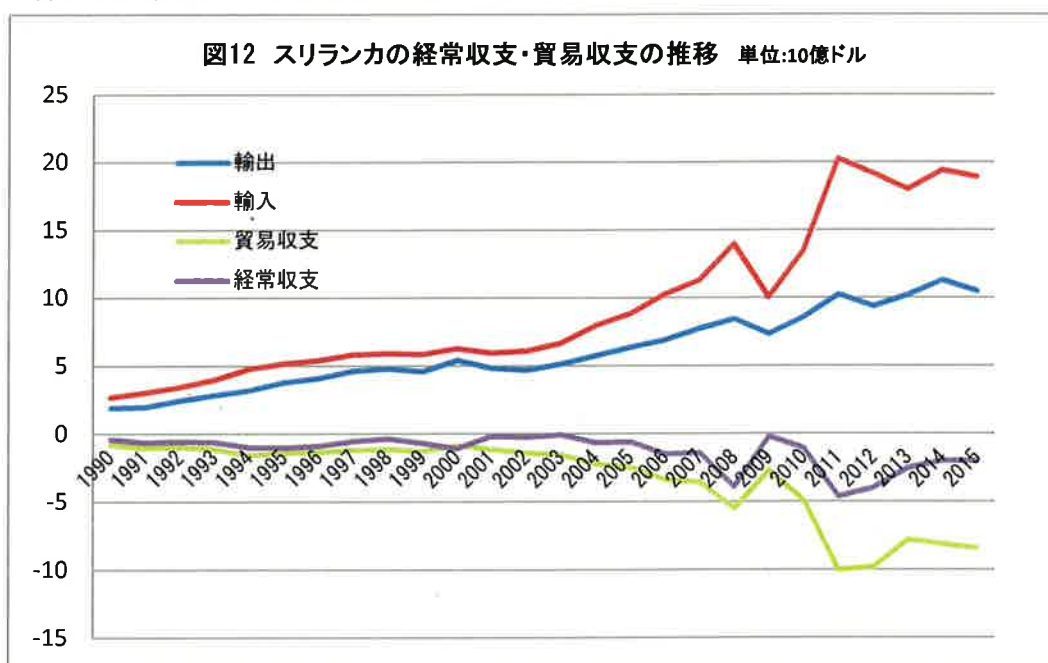
#### (国内輸出産業は成長したか)

輸出産業の国内育成による外貨獲得で経常収支黒字の蓄積を図る。大規模インフラ整備を対外援助(借款)に依存して進めたスリランカが、対外債務の累積が国家破綻につながるための方策であるが、現時点では、中国国有企業がスリランカで提案した開発



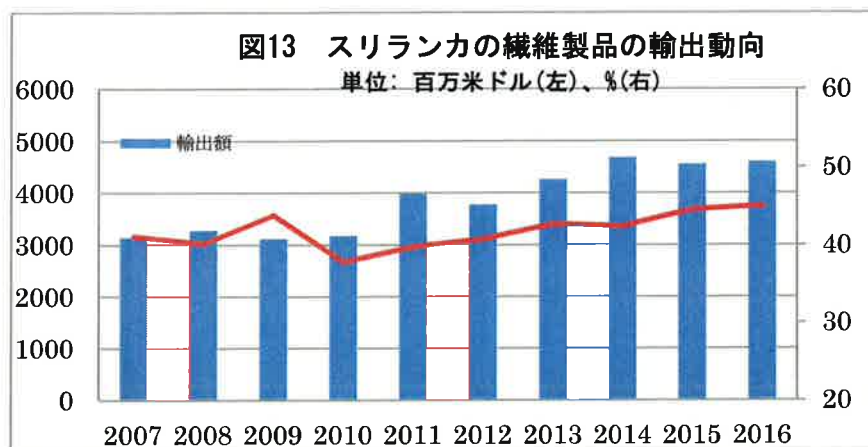
プロジェクトは輸出志向型の外国企業の誘致に成功していない。では、同国の伝統的な主要産業は道路・港湾・空港等の整備により競争力を高め輸出を拡大しているだろうか。

2000年代、スリランカは自由化政策により主力産業であるアパレルと茶を中心として輸出拡大に成功し、2001～2015年に輸出は倍増している。輸出の約8割は工業製品であり、その6割を繊維・衣料が占め、アパレルが大半となっている。また、輸出の2割を占める農産物に関しては、茶が50%、スパイスとココナッツが15%を占めている。スリランカは輸出拡大にもかかわらず図12のとおり恒常的な貿易赤字に陥っているが、主要輸出品の付加価値が低いことがその主因となっている。



(出所) IMF - World Economic Outlook Databasesに基づき筆者作成

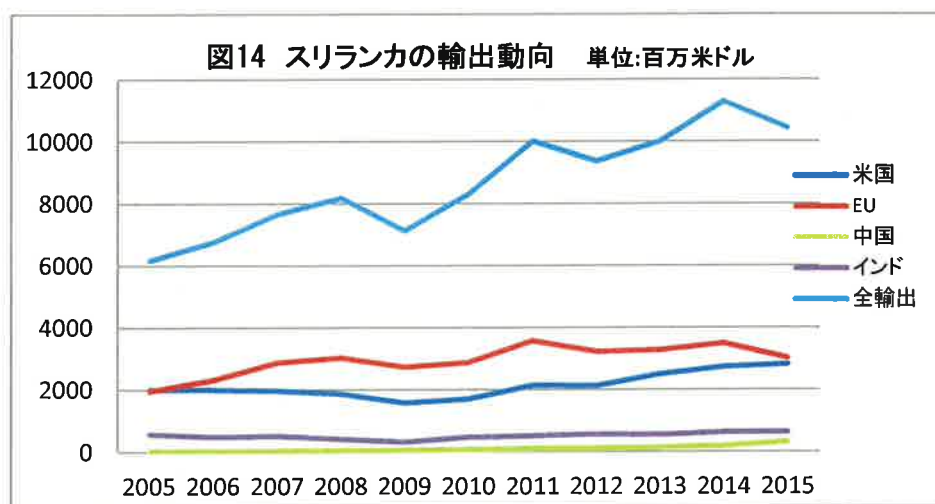
スリランカのアパレル輸出は、高い製造技能の必要な女性用下着が主であり(日本でも著名なヴィクトリア・シークレット、トリンプ等の女性下着ブランドはスリランカで製造)、バングラデシュ等のアパレルに比べれば付加価値は高いものの、バングラデシュやミャンマーと比べて人件費が高いスリランカにおいて、労働集約型産業であるアパレル産業のサバイバルは厳しい状況が続いている。このためアパレル企業が人件費の安いミャンマーに生産拠点を移転するケースが増えており、スリランカの繊維産業では高付加価値化が喫緊の課題となっているが、この点、道路・港湾・空港の整備は繊維産業の高付加価値化とは直接的な関連性に乏しく輸出拡大に寄与していると評価し難い。図9のとおりスリランカのアパレル輸出は2011～16年に年平均5.0%成長を遂げたが、これはリーマン危機の世界景気後退から回復した欧米市場等のアパレル需要の伸びに支えられたものであり(中国援助による港湾・道路整備はこの時期に着手されたばかりで効果は未発現)、世界のアパレル輸出に占めるスリランカの割合もスリランカ中央銀行調べでは1.0%内外を推移し、グローバル競争で一頭地拔きするとはできなかった。



(出所)スリランカ貿易促進委員会データに基づき筆者作成

また、スリランカの農産物輸出の中心である茶は貴重な外貨獲得源であり、スリランカは世界第3位の茶の輸出国であるが(注54)、近年、茶の輸出は停滞しており、2014年は主要輸出先のロシア・中東諸国向けが原油価格下落の影響で減少を余儀なくされた。セイロン紅茶への需要は世界景気に左右される部分が大きく、中国国有企業の提案で進められた港湾・空港等の大規模インフラ整備が及ぼす影響は大きいものとは評価し難い。

こうした中、中国輸出が急速に拡大しているが、スリランカの輸出全体に中国向けが占める比率は2005年0.5%から2015年3.0%となったに過ぎず、輸出の中核を構成する米国・欧米向けは2008年以降力強さを欠いており、総じて横這い傾向にある(スリランカの輸出全体に占める比率は2005年に米国32.4%、EU32.8%、2015年には米国26.9%、EU29.0%と緩やかに減少)。



(出所)スリランカ中央銀行年次報告に基づき筆者作成

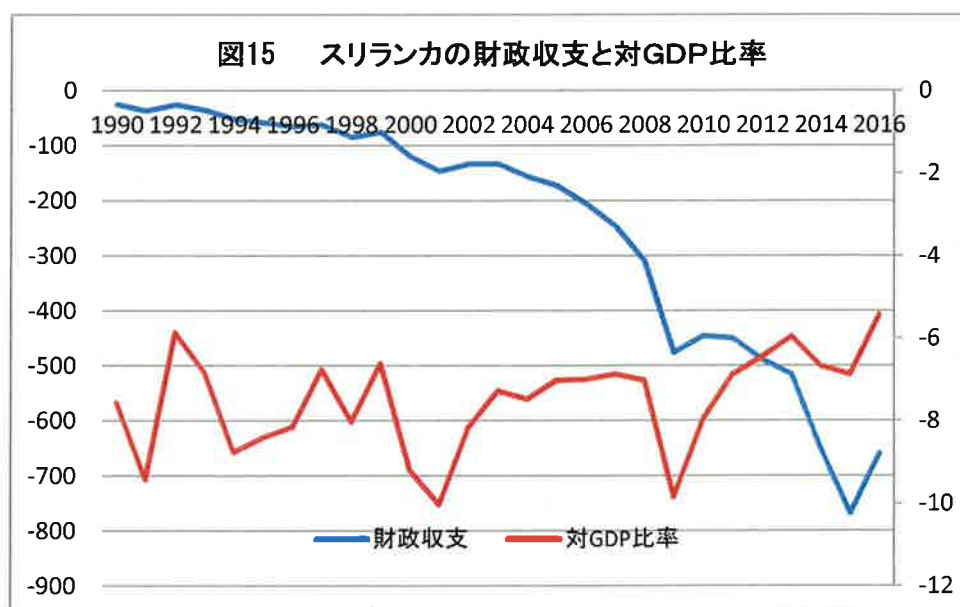
(注54) 1890年、英人トーマス・リプトンがセイロンで大規模茶園の経営を開始し、当時の英国の一般大衆には手の届かない高級品であった紅茶を廉価で提供することに成功したことで、英国でセイロン紅茶が一気に普及した。セイロン紅茶は世界的に有名であり、標高の高い農

園で栽培されたものが高級茶として知られ、日本にも輸入されている。

### (財政赤字は持続可能な水準に維持できたか)

ラジャパクサ政権の開発政策は債務依存型大規模インフラ整備と経済特区による外資誘致に収斂した。中国国有企業がプロジェクト形成で主要プレイヤーとなった結果、ハンバントタ関連開発で見ると、中国企業の短期的収益につながるものの、繊維産業を主力産業とするスリランカの輸出志向型発展には適合しないプロジェクト形成がなされ、財政の持続可能性を維持したインフラ復興を提言するIMF勧告は無視され、インフラ整備により国家財政が悪化するとともに対外債務を累積させる事態を招いた。

スリランカは、社会主義国として成長より分配を重視し国有企業を中心とした経済運営を行ってきたことから、慢性的に財政赤字に苦しんできたが、財政赤字はインフレ圧力となるだけでなく、経常収支赤字の下で対外債務増大を惹起したため、スリランカにとり財政改革は「喫緊」の課題であり続けてきた。2009年の内戦終結後の順調な経済成長とは裏腹に、ラジャパクサ政権の大規模インフラ政策は財政赤字をさらに悪化させ、2015年には財政赤字の対GDP比率は6.8%に達した。そもそもスリランカの経常収支は慢性的な貿易赤字により恒常的赤字にあったが、2009年以降、原油価格高騰が貿易赤字幅を拡大させると経常収支赤字はさらに悪化し(図12参照)、ラジャパクサ政権は財政赤字をファイナンスするために対外債務依存度を高めた(注55)。



(出所) IMF World Economic Outlook Databases に基づき筆者作成  
(単位) 左軸 10 億スリランカルピー (Rs) (1 ドル=約 150Rs)、右軸%

(注55) スリランカの外貨準備高は1990年代10~20億ドルを推移した後、2000年代40億ドルまで増大したが、内戦経費支払いのため2008年に10億ドルまで落ち込んだ。内戦終了後の資本流入を背景として2011年80億ドルまで増加したが、2015年以降は減少傾向にあり2016年末時点で約50億円と財・サービス輸入の2.6ヶ月分相当と警戒水準とされる3ヶ月を下回っている。

現在、スリランカはDebt Equity Swapにより港湾・空港経営権を中国企業に譲渡することで中国輸出入銀行ローンを返済しようとしているが、結局のところ対外債務に依存した発展は持続可能でない。先進的なインフラの導入により輸出が拡大し経常収支黒字が積み上がっていくのであれば話は別だが、スリランカでは対外債務の伸びに比して輸出は伸び悩み、対輸出額対外債務比率は2011～2013年に13.2%から25.3%に上昇した（世界銀行“International Debt Statistics”によれば、2015年の外貨準備高の対外債務に対する比率はインド66%、バングラデシュ61%に対しスリランカは18%と著しく低くなっている）。

発展資金が生産的部門からインフラ部門に吸い上げられた形であり、2015年1月にラジャパクサ政権を襲ったシリセナ政権は大規模インフラ建設を中止し、財政再建を至上命題としつつも、基幹産業の農業の生産性向上のため品種改良、技術普及、多毛作化、農村道路アクセス改善、小規模灌漑等を行うとともに、輸出加工区等への外国企業誘致と国際観光客にこまめに取り組み、スリランカの経済発展を図ろうとしている。シリセナ政権は2020年までに財政赤字のGDP比を3.5%まで引き下げるべく2015年に付加価値税を11%から15%に上げたが（2016年に前年比12.7%の税收増を見込み）、2015年4月にIMFから3年間で総額15億ドルの財政支援を受けることとなった。

## （6）総括

IMFの2009年調査は、26年間の内戦で財政が極度に悪化しており、財政赤字を持続可能な範囲に抑制しつつ、難民・貧民救済とインフラ破壊の著しい東部・北部の被災インフラ復旧に注力することを推奨した。国民の8割が農村部に居住し7割が農業に従事し、主要輸出産業が付加価値の低いアパレル・紅茶である以上、恒常的な財政赤字に苦しんできたスリランカとしては、IMFの勧告に従って難民・貧民救済と被災地インフラ復興に努めつつ、財政の持続可能な範囲で過度に公債発行や対外債務に依存せず、農業生産性向上（品種改良、技術普及、多毛作化、農村道路アクセス改善、小規模灌漑等）、コロombo圏等産業集積地域を中心とした産業関連インフラの拡充（コロombo港拡張、北部縦貫道路修復、南部高速道路完成）、安定的な工業生産に不可欠な電力基盤整備等に取り組むことが常識的な選択肢だったのではないだろうか。

しかしながら、ラジャパクサ政権は中国型成長モデルを選択し、大規模インフラ建設と経済特区への外国企業誘致による成長戦略を採用した。中国型成長モデルは、大規模インフラ整備と各種優遇措置の認められた経済特区により外国企業を誘致し輸出主導型の経済成長を実現しつつ、外国企業からの技術移転により自国産業を育成し更なる輸出振興を実現するものであるが、すべての国に適用可能であるかは一考する必要がある。スリランカも1978年以降自由化政策を採用し輸出加工区により外国企業誘致を図ってきたが、人口が2100万人と少なく労働供給に制約があるため労働集約・大量生産型のグローバル大企業が進出する上で難があり、1990年代以降のアジア圏での企業誘致競争で

劣後してきた。

とはいえ、現在の主力輸出産業の一つのアパレルは低付加価値部門であり、かつ、バングラデシュ等の低賃金労働国がグローバル生産拠点として急速に追いつけているため、スリランカは高付加価値化により対抗しようとしており、輸出産業としての伸び代は大きくない。このため、ラジャパクサ政権が従来の主力輸出産業であるアパレル、茶に依存した輸出振興を採らず、1990年代以降、アジア圏で立ち後れてきた外資誘致に本格的に乗り出したことも理解できなくはない。東南アジア諸国に比べて人口制約（かつ相対的な高賃金）はあるものの、スリランカはインド洋における戦略的位置により東アジア、南アジア、欧州、中東、東アフリカの結節点としての機能を海運上担っている利点を活用すれば、グローバル企業の誘致の可能性はないわけではない。また、インド等との自由貿易協定（F T A）が締結されれば、外国資本にとり投資の難しいインドではなくスリランカを生産拠点としてインド市場を開拓することは選択肢たり得る。

仮にスリランカがインド洋における戦略的位置をグローバル企業の誘致に使うのであれば、①恒常的に世界第35位にランク入りするコロombo港がインド洋海運の中核として存在し、首都コロombo圏にはバンダラナイケ国際空港も国際ハブ空港として立地している、②スリランカ経済は首都コロombo圏と中部州キャンディ圏が中核地帯であり（両圏はとりあえず高速道路で接続済み）、スリランカの製造業・サービス業も集積していること等を踏まえると、コロombo圏を中心として港湾・空港・道路・電力基盤等産業インフラを拡充し、グローバル企業を経済特区に誘致することが費用対効果の観点からも合理的選択であったと考えられる。スリランカにおいては地域格差が大きいことから、ラジャパクサ政権が内戦終結後に国家統合を重視し均霑的な国政運営を行う必要があったとしても、限られた財政余力の中で費用対効果の高い成長戦略を採用することが賢明だったのではないだろうか。

結果的にラジャパクサ政権は、コロombo圏の既存産業インフラ拡充と海外グローバル企業のコロombo圏の経済特区への集中的誘導の選択肢を採らず、新たにコロombo圏に並ぶ経済圏を南部ハンバントタに創出することとした。ハンバントタ港、マッターラ・ラジャパクサ国際空港、マッターラ・カタラガマ鉄道等のハンバントタ関連プロジェクトが巨額の費用を投入して実施に移されたものの、（アジア各国がグローバル企業を誘致しようとグローバル競争している中で）アジア他地域との差別化が図られておらず、かつ、産業集積・熟練労働の存在しないハンバントタ地域の経済特区に進出しようというグローバル大企業はなく、海運需要・航空需要のないままにハンバントタ港及びマッターラ・ラジャパクサ国際空港が「無用の長物」化している。建設コストを港湾・空港収入により返済する目途が立たないことから、スリランカ政府はDebt Equity Swapにより港湾・空港経営権を中国企業に譲渡し対中債務の返済をしようとしている。

これらの事態はラジャパクサ政権にとり必ずしも事前予測可能でなかったわけではないと考えられるが(政権内には大規模インフラ整備に懐疑的な有力者も存在し、ハンバントタ港の第2期工事で中国港湾工程が浮遊体方式ドック、砂糖袋・製粉工場の建設等を提案したところ、プロジェクトの収益性がますます怪しくなることを理由に却下している)、事業成算に目途が立たず国家債務の返済のあてもないインフラ・プロジェクトに同政権が嵌り込んでいったのは、タミール系住民への迫害により伝統的ドナーが難民・貧民救済、被災地復興を除き支援を差し控える中、ラジャパクサ政権が大規模なインフラ整備を実施する上で頼れるのは中国以外になくなったことが大きい。

中国では対外援助が2000年代半以降急増する過程で、援助プロジェクトの形成が従前はプロジェクトの請負事業者に過ぎなかった中国国有企業に委ねられるようになっており、中国国有企業は中国の成功経験に基づくプロジェクトをスリランカ政府に売り込んだ。ただし、彼等は、中国で成功した成長戦略が人口・潜在成長力・立地の異なるスリランカでも通用するのか、スリランカで複数の競合プロジェクトが同時進行した場合にプロジェクトが如何なる影響を受けるか等を考慮せず、ひたすらプロジェクトの大規模化により自社の売上高・収益が最大化することを追求した。

中国国有企業は実質的に中国の対外援助で被援助国政府・企業とプロジェクト形成にあたる役割を担ったが、建前上、援助プロジェクトは援助国・被援助国の政府間で決定される事項であることを「隠れ蓑」として(Zhu(2015))、スリランカ政府がプロジェクト投資から債務返済に必要な収益を上げられるか否かは、港湾・空港・道路の建設工事を請け負ったに過ぎない彼等には関係のないことであり、スリランカ政府が考えるべきことであるとしてきた感がある。ハンバントタ港、マッタラ・ラジャパクサ国際空港の建設は中国港湾工程が請け負ったが、港湾・空港の運営事業は中国港湾工程とはまったく無関係の(むしろライバル関係に立つ局面もある)中国招商局集団が請け負ったように、プロジェクトを統一的にプロデュースし事業成否に責任を以てあたる主体が中国側には存在しなかった。

ただし、中国国有企業は「対外援助プロジェクトがスリランカの長期的発展に貢献するのかを判断し、国内で複数のプロジェクトが同時進行する場合にプロジェクト間の調整を行うのはスリランカ政府であり、プロジェクトの最終的責任は同国政府にある」と主張すると想定される。この見解も一理あり、責任を以て対処できなかったスリランカ政府にガバナンス上の問題があったのも否定できない。ハンバントタはラジャパクサ大統領の出身地であり選挙区であったことから、2008～2012年着工のプロジェクトのうちハンバントタ関連プロジェクトが大きなウェイトを占めたことは利益誘導を疑われてもおかしくはなく、建設中から故障・不具合が相次ぎ2013年は約120日間も発電停止したラクジャヴィーヤ発電所プロジェクトについても、国際基準を満たさず中国の規制でも違法とされる部材の使用と中国企業への免責を国際合意したラジャパクサ政権はガ

バランス上問題があったと言わざるを得ない(注56)。

(注56) スリランカ石炭会社及びセイロン電力庁は2009年にスリランカ初の石炭火力発電所であるラクジャヴィーヤ発電所の稼働に伴い2200万トンの石炭を競争入札により調達し、香港に拠点を置く原料供給会社のNoble Resources社が落札した(落札額は1億5,000万ドル超)。その後の入札で審査委員会及び入札監理委員会が他社を推薦したにもかかわらず、政府調達を最終承認する裁定委員会又は内閣により否決され、本来的には経済大臣が落札者決定に関する最終勧告を行う立場にあるにもかかわらず、ラジャパクサ大統領がNoble Resources社との契約延長を勧告し、その結果、Noble Resources社はラジャパクサ政権下にラクジャヴィーヤ発電所への石炭供給権を独占し続けた。石炭入札を巡るトラブルが解決するまで、セイロン電力庁は石炭火力発電所を稼働できず、また、石炭火力発電よりも電力価格の高いディーゼル発電所から電力を購入したが、ラクジャヴィーヤ発電所の長期間の停止は発電設備の故障・不具合に起因するだけでなく、ラジャパクサ政権内の石炭納入業者を巡る争いにも起因した(ECHELON誌”Sri Lanka’s Coal War”、2015年10月号)。

途上国にはガバナンスの脆弱なものが少なくないが、援助に関しては、特定国だけに依存せずに複数国・機関から援助を受けることにより、特定国の利害関係・意見に拘束されず、自国の発展にとり必要な援助プロジェクトを適正な形で形成することが可能であるが、スリランカのラジャパクサ政権の場合、2006～2009年のLTTE殲滅戦でヒンドゥー教徒にシンパシーを抱くインドとの関係が疎遠となり、タミール人に対する迫害により伝統的ドナー及び西欧諸国に配慮する日本の大規模援助が受けられなくなった結果、中国の対外援助に依存せざるを得なくなった。ラジャパクサ政権のマヒンダ・チンタナ計画にも、1990年代以降、アジア圏の各国に劣後してきた外国企業の誘致による輸出主導型発展を改めて追求し直すという積極的意味があったが、同政権にプロジェクト形成・実施をスリランカ全体の視点から判断する力がなく、ラジャパクサ大統領が利益誘導政治に走ったことから、対外債務を累積するだけで経済発展につながらないものに堕したものと考えられる(注57)。

(注57) ラジャパクサ政権下に中国国有企業の関与を得て実施されたプロジェクトのすべてが悪いわけではない。ダム建設による広域灌漑・発電プロジェクトは肯定的に評価できる。

まず、Morahagakanda-Kalu Ganga開発計画は1958年以来の構想であり、MorahagakandaとKalu Gangaにダムを建設することで、両ダム流域の灌漑により米作増産を狙った。2007年に中国の資金によりダム建設に着手するが、ラジャパクサ大統領が実弟にMahaweli 地区開発長官に任命することを試みたため政争となり、工事は長期間中断するガバナンス問題がここでも発生したが、実弟の長官就任が取り下げられ、2013年にクウェート、サウディ、OPECの政府系ファンドの追加出資を得て、中国水利電力对外会社が両ダム建設と水力発電所建設を請け負い工事再開、2017年1月よりダム(スリランカ第2位の規模)が稼働した。総工費は3.7億ドル(中国の当初積算では2.1億ドル)であり、ダム下流域での灌漑による米作(既耕地7.8万ha、新開墾地0.5万ha)、水力発電による石炭火力発電代替し25メガワットの電力供給を予定している。

また、Broadlands DamプロジェクトはKitulgala地区での35メガワットの水力発電所建設計画であり、2基のダムと下流域に水力発電所建設を予定。2013年7月着工、総工費8.2億ドル(中国輸出入銀行が6.9億ドルの譲与的ローンを供与)、中国電力工程有限公司が工事を請け負い、2017年完成を予定している。両プロジェクトはスリランカ国内で不足する電力を補完するとともに、国内農業の生産性を大幅に引き上げるものであり、ラジャパクサ政権の功績として認めても良いのではないだろうか。



### 3. ラオス・ケース

#### (1) 中・泰・越に三方を囲まれた内陸の緩衝国

「タイは周辺の小国に対しては大国として、日本、中国、アメリカなどの大国に対しては小国として臨む」(注58)。これは東西冷戦が激化した1970年代後半～1980年代にタイで中国・ラオス等共産諸国を含む全方位外交を主導したウパジット元外相の語った言葉だと言う。ラオスは、山地世界とメコン流域平野の異なる生態系から成る内陸の人口600万人の小国であり、中国、タイ、ヴェトナムに三方を囲まれた緩衝国として、中国、地域大国のタイ、ヴェトナムとの間で自国の発展を試行錯誤している。

ラオスの建国は新しく、1975年以降ソ連・ヴェトナムの援助下に社会主義国建設を目指したが、ソ連・東欧の共産政権の崩壊後、1990年代に西側とASEANへの接近を図り、1992年にタイとの国交を回復、1997年にはヴェトナムとともにASEAN加盟を果たした。元来、ラオスはタイから国境封鎖を受けつつも全日用品を輸入するなど経済的紐帯は強かったが、この過程でタイと貿易・投資関係を拡大・深化させる。現在、ラオスでは、経済活動において米ドル、タイ・バーツが広範に使用され、日用品はタイから輸入されるため一般消費者もタイ・バーツで支払うことが多い「バーツ経済圏」にある。また、冷戦期に中国とは冷却した関係にあったが、中ソ・中越関係が1980年代に好転すると関係正常化に向けた動きがスタートする。アジア金融危機時、バーツと連動して自国通貨キープが下落しタイ貿易が一時的に急減するなど大きな影響を受けたこともあり、ラオスはアジア金融危機後に中国接近を図り、1997年11月にラオス・中国経済貿易・技術協力委員会を設立、2000年に両国首脳による相互訪問を契機として中国は対外援助を本格化、両国の経済関係は広範な分野で拡大して行く(注59)。

ラオスは、人口の8割が農業に従事する農業国であり、水力発電と木材を主要輸出品とする最貧国であるが、1992年以降、アジア開発銀行のイニシアティブによる大メコン圏経済協力の枠組みで中国雲南省・東南アジア大陸部と道路・鉄道整備により連結性を高め、内陸国の孤立性を打破しようとしており、大メコン圏の交通インフラの要に位置する地政学的要件を活かして、1990年代以降アジア圏で採用された外国企業の経済特区誘致による輸出主導型成長戦略を追求しようとしている。かつてのラオスはタイ企業の独擅場だったが、2000年代以降中国企業の進出が目覚ましく、経済特区も南部のタイ隣接地域だけでなく北部の中国隣接地域に多数設定されるなど、ラオス経済においてタイから中国にシフトが発生しつつある。

(注58) 樋泉克夫「高速鉄道建設：日本は「タイ」では中国に勝てるのか」(新潮社フォーサイト、2015年10月14日投稿)([http://www.huffingtonpost.jp/foresight/railroad-asia\\_b\\_8283490.html](http://www.huffingtonpost.jp/foresight/railroad-asia_b_8283490.html))。

(注59) 2000年7月、ラオスのカムタイ国家主席が中国を訪問、11月には江沢民国家主席が中国国家主席として初めてラオスを訪問。11月訪問では、両国関係の一層の進展で合意、経済協力



とともに安全保障や軍事面における交流促進でも一致し、中国は「できる範囲内で最大限の援助を行う」ことを約束した。

## (2) 2000年代の対中貿易・投資拡大と複数国競合による均衡維持

### (中国一辺倒ではなく複数国間でのバランスを取るラオス)

ラオスの最大の貿易取引相手はタイであるが(輸出入合計のシェアは52%)、2000年代に中国は2000年4%、2005年7%、2011年16%と急拡大している。投資に関しては、長年タイが最大の投資国であったが、中国はタイ、ヴェトナムと並ぶ投資国となっている。以下では中国のラオス投資を分野毎に概観する。

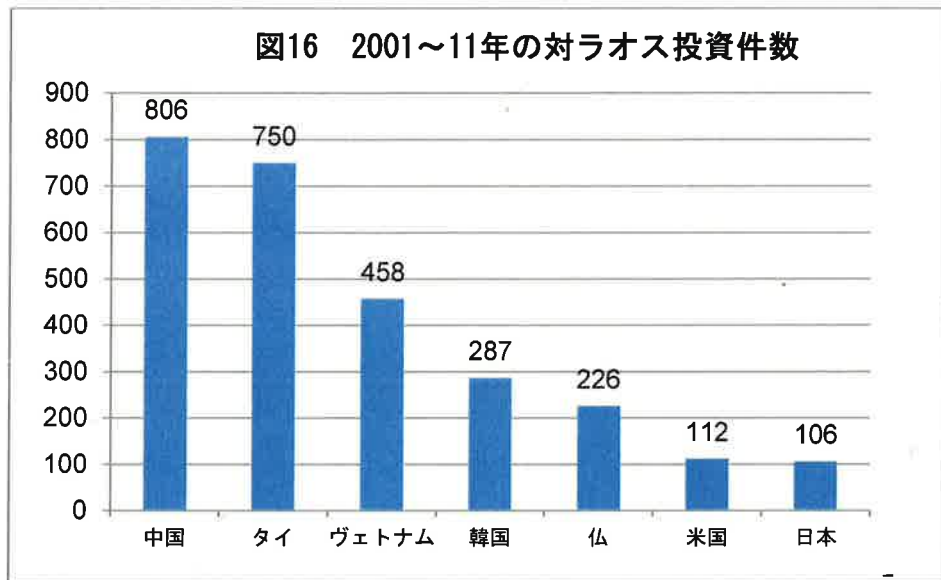
スリランカは、中国以外に大規模インフラ整備への資金援助を頼める国がなく、プロジェクト形成も技術・ノウハウを有する中国国有企業に依存せざるを得なかった。その結果、スリランカは、大規模インフラ整備と経済特区による外資企業誘致を通じた輸出主導型成長という中国型モデルの自国への適合性を検証することなく、大規模な港湾・空港・道路プロジェクトを複数地域で次々と立ち上げ、返済の目途のない対外債務を累積させた。インフラ整備と経済特区による外資企業誘致も首都コロンボ圏で集約実施すれば成功の可能性があったが、複数圏で分散実施したため共倒れとなり、中国政府に借金帳消しの代わりに港湾・空港等の管理・運営権を譲渡する破目となった。

ラオスの場合、中国、タイ、ヴェトナムに三方を囲まれた内陸緩衝国であり、もともとタイと密接な経済関係を有していたことから、2000年代以降中国との貿易・投資関係が拡大しても中国一辺倒になることがなかった。外貨獲得の柱である鉱物・電力輸出に関しても、1990年代から豪州等西側資本、タイ・ヴェトナム資本がラオスに對外投資を行い開発に当たってきており、2000年代後半に中国は鉱物・電力分野への投資を目覚ましく伸ばしたものの、ラオスは複数の競合国のバランスを取るにより特定国に一辺倒となる事態を回避することができた。スリランカとの相違は、第一に中国一辺倒にならず複数国の競合を維持できたこと、第二に主力輸出品として鉱物・電力が存在し、複数国が先行的に開発競争をスタートしてただけでなく、鉱物・電力の存在が故に中国援助が港湾・空港・道路等の箱物に集中することを回避できたことが挙げられる。

表6 ラオスの輸出入貿易 単位: 百万米ドル

|           | 全体   | タイ   | ヴェトナム | 中国   | 日本  | 仏   | 韓    |
|-----------|------|------|-------|------|-----|-----|------|
| 2000      | 1081 | 488  | 174   | 44   | 35  | 54  | 6    |
| 2005      | 1997 | 1050 | 165   | 139  | 28  | 55  | 17   |
| 2011      | 7776 | 4064 | 720   | 1248 | 174 | 164 | 174  |
| 2011/2000 | 7.2  | 8.3  | 4.1   | 28.4 | 5.0 | 3.0 | 29.0 |

(出所)IMF, Direction of Trade Statistics に基づき筆者作成



(出所) 鈴木基義「地域補完型によるラオス工業化：日系企業の進出」(貿易研修センター、2012年6月29日)。データはラオス計画投資省投資促進局内部資料に基づく。

#### (豪州資本等の先行した鉱山開発と中国の後発的参画)

現在のラオスにおいて輸出の50%以上を支えるのは銅等鉱物資源であるが、1980年代までのラオスでは鉱物探査・開発は進まず、石膏がヴェトナムに輸出されていたに過ぎなかった。1990年代、アジア開発銀行の支援下に英国政府がラオス全土の地質調査を実施し鉱物地図をまとめたのがラオス鉱業の発展の基盤となり、豪州等の国際資源会社がラオスの探鉱・開発に乗り出すことで商業ベースの鉱山開発・運営がスタートした。

1992年、ラオス国営石炭鉱物会社が、英国による地質調査に基づき、アジア開発銀行の融資を受けてヴィエンチャン県でタイ向け石炭生産を開始すると、ラオスの豊富な鉱物資源の埋蔵に目を付けたリオ・ティント社は1993年銅の探査・開発に着手、1998年に当該事業の80%をリオ・ティント社より取得した豪オキシアナ・リソーシーズ(Oxiana Resources)社が2000年代以降ラオスで銅の本格的生産に踏み切る。豪州等西側資本に対抗するように、タイのバーデン・インダストリー社も1998年に亜鉛の探査・開発に着手、2000年以降タイでの製錬向けにボーキサイト輸出を開始する。

1990年代の西側の資本・技術協力と事業化着手を土台として、2000年代にラオスの鉱業生産は本格化した。豪オキシアナ・リソーシーズの銅、タイ・バーデン・インダストリーの亜鉛だけでなく、豪州パン・オーストラリアン・リソーシーズ社が1990年代末から探鉱・試掘を重ねてきたブーピア金山で2006年から金の本格生産に踏み切るとともに、ブーピア金山の隣接地区に発見した銅山で生産を開始している。中国資本のラオス参入は遅れ、Lao-China Oriental Minerals社が2006年に銅生産をスタートし、現在のラオスの主要3鉱山の陣容が出揃う。その結果、ラオスのGDPに占める鉱業の割合は

2002年0.3%から2008年10.6%に拡大、輸出に占める鉱物資源の割合は2002年0.3%から2008年59.2%となり、鉱物資源がラオスの外貨獲得の重要な柱に成長した。

表7 ラオスの主要3鉱山

|                             | 権益所有企業                                     | 鉱物                               | 生産量                              |
|-----------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Sepon                       | Minmetals Resources Ltd.<br>(中国90%、ラオス10%) | 銅(SxEwカソード)<br>金(ドーレ)<br>銀(ドーレ)  | 86.295t<br>70.275oz<br>33.31     |
| Phu Kham<br>Copper Gold     | PanAust Ltd<br>(豪90%、ラオス10%)               | 銅(精鉱中含量)<br>金(精鉱中含量)<br>銀(精鉱中含量) | 63.285t<br>59.516oz<br>469.945oz |
| Ban Houayxai<br>Gold Silver | PanAust Ltd<br>(豪90%、ラオス10%)               | 金(ドーレ)<br>銀(ドーレ)                 | 76.449oz<br>146.742oz            |

(注)「ドーレ」とは精製前の金・銀の合金の延べ棒、「SxEwカソード」とは電解生成で種板に不着させた電解銅をいう。

(出所) 石油天然ガス・金属鉱物資源機構 [JOGMEC]

図17 ラオスの主要鉱山所在図

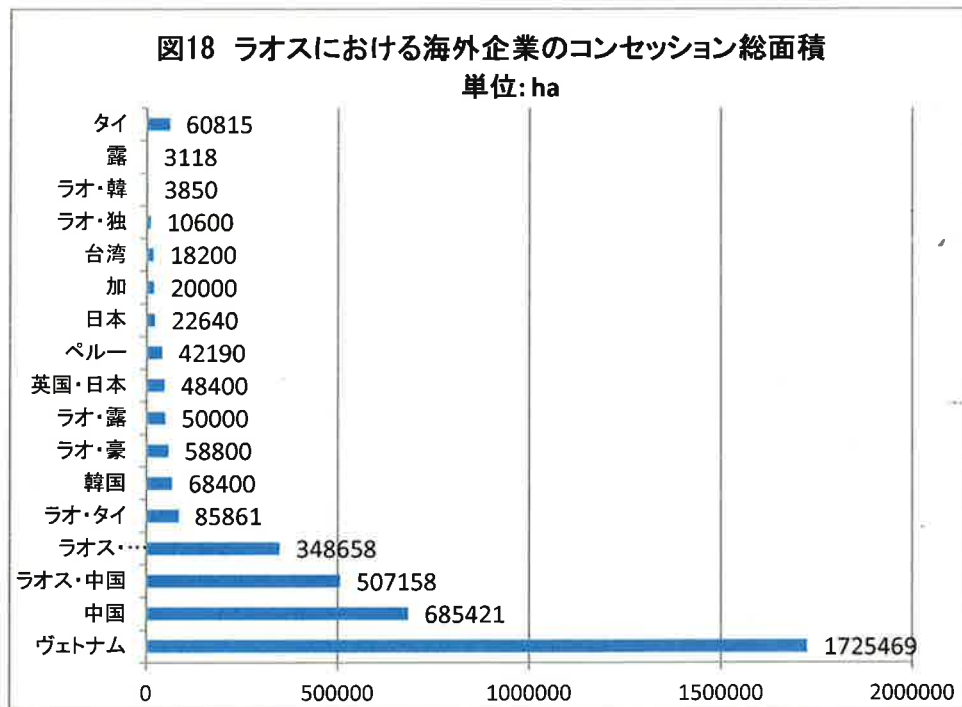


(出所) 石油天然ガス・金属鉱物資源機構 (JOGMEC) 「世界の鉱業の趨勢2015」

中国企業のラオス鉱物資源開発への本格進出は2008年のリーマン危機後である。世界同時不況を受けて豪州資本等が鉱業開発をスローダウンさせると、中国がラオスの鉱業投資の中心となった。2012年初には、大半が未事業化ながらコンセッション件数で中国は第1位となり、面積でも英国、豪州に並ぶ地位を占めるに至った。しかし、ラオスは

環境影響や過剰開発の懸念から概査・コンセッションを2012年5月より停止、その時点で内外121社による鉱物資源の探査・開発プロジェクト194プロジェクトが進行中だったが(そのうち135鉱山が生産中で拡張案件)、これまでのところ主要3鉱山に続く鉱山は登場していない(中国は世界有数のボーキサイト埋蔵地とされる南部ボラヴェン高原でのボーキサイト開発に2008年以降取り組んでいる)。

以上のように、鉱物資源分野では中国のプレゼンスはリーマン危機以降巨大化したものの、ラオスの鉱物資源開発は1990年代にいち早く参入した豪州資本とタイ資本が基幹的に鉱山を開発・運営しており、中国資本も主要3鉱山の一つである銅山を開発・経営し、ボーキサイト等の希少金属の開発に着手しているが、豪州資本・タイ資本との競合に曝される後発参入者でありラオス市場で優越的立場にいるわけではない。こうした中、ラオス政府は鉱山プロジェクトの許認可を通じて豪州・タイ・中国企業をコントロールし乱開発等を回避しようとしている。



(出所) JFEテクリサーチ「ラオスにおける鉱業事情について」(2012年3月)

#### (電力輸出とIPPによる水力発電所整備)

1990年代以降の鉱物開発の取組により2000年代に銅・亜鉛等の鉱物輸出がラオス最大の輸出品となったが、ラオスの主要輸出品は水力発電と木材であり、インドシナ半島での固有の国土特性とタイ・ベトナムとの隣接性を活かした電力輸出は重要な外貨獲得手段である。ラオスの河川はメコン河全体の流量の約35%を占め、水力発電の開発ポテンシャルは18,000MWとされる。ラオスは自国の水力発電のポテンシャルを活かし「東南

アジアのバッテリー」になることを政策的に追求してきたが、1970～1980年代はヴェトナム戦争・中越戦争等、1990年代はアジア金融危機により、その都度大規模な水力発電建設計画は頓挫したが(注60)、2000年代にASEANの経済成長に伴う電力需要拡大とタイ・中国・ヴェトナム等の資金流入により計画を実現する。

(注 60) 1990 年代にラオスの水力発電所建設は黄金期を迎えた。ラオスはタイ及びヴェトナムと 2010 年までに総計 5,000MW の電力を輸出する覚書を交わし、1995 年までに韓国・豪州・欧州・北米企業等と 6,676MW の新規発電所建設を合意した。しかし、1997 年にアジア金融危機が生じるとタイの電力需要は急激に落ち込み深刻な供給過剰に陥り、ヴェトナムも国内の水力発電開発による自給政策に政策シフトしたため、トゥンヒンブン水力発電、ファイホ水力発電のみが完成するだけに終わっている。

アジア金融危機から立ち直ったタイは 2000 年代に高度成長を続け電力需要が増大したが、国内での発電所建設が追い付かず、タイ電力公社(EGAT)はラオスからの電力輸入を拡大する。アジア通貨危機時に凍結された「ナムトゥン 2 プロジェクト」が、2003 年に EGAT とラオス政府の間で電力売買契約(PPA)が締結されると再開され、フランス電力公社との合併のナムトゥン 2 電力会社(NTPC)は 2005 年に世界銀行融資を得て水力発電所を建設。タイとラオスは 2007 年の追加覚書で 2015 年までの 7000MW の電力輸入を取り決め、この動きに刺激されヴェトナムも 2006 年に 2015 年までの 3000MW の電力輸入を決めた覚書を締結する(2008 年に 2020 年までの 5000MW 輸入に改訂)。

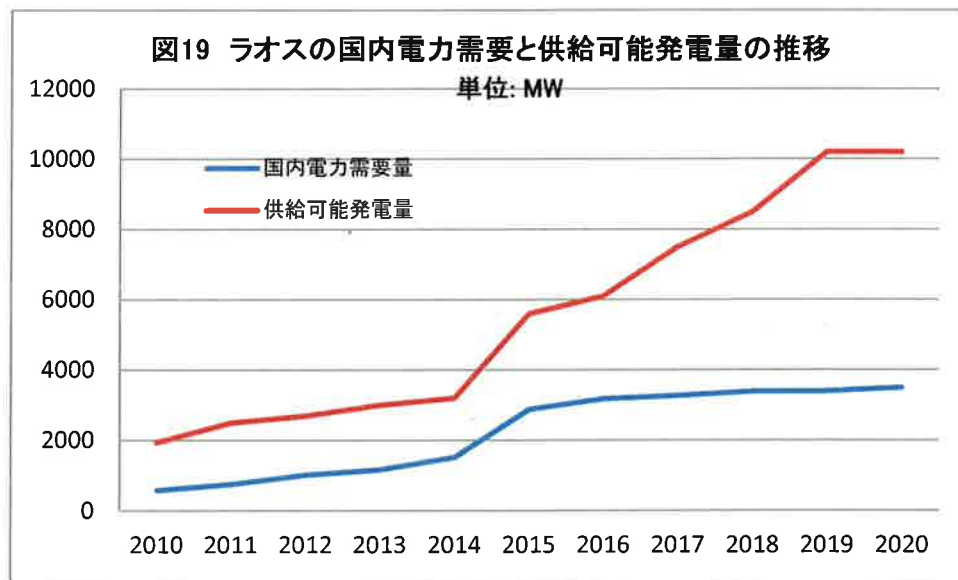
このラオスの水力発電ブームをビジネス・チャンスと捉えて、タイ、ヴェトナム、中国、ロシア、マレーシア等の企業がラオスでの水力発電所建設に参入、アジア金融危機時に欧米企業が放棄した水力発電プロジェクトを継承し再開する。現在、ラオスの水力発電部門では、電力の大口購入者であるタイの企業が IPP 事業で支配的地位にあるが、ヴェトナム、中国企業も唯々としてタイの後塵を拝しているわけではなく、中国企業は中国水利水電建設集团公司(Sinohydro)を筆頭としてセセット 2 水力発電所、ナムグム 5 水力発電所、ナムリク水力発電所を建設、ヴェトナムーラオス電力投資開発会社(ヴェトナム電力公社(EVN)を含むヴェトナムの国営企業連合)はラオス南部でセカマン 3 水力発電所事業(250MW)を建設しヴェトナムに電力輸出している。

表 8 ラオスの電力需給の推移 単位: GWh

|      | 発電量      | 国内供給    | 輸出       | 輸入      |
|------|----------|---------|----------|---------|
| 2005 | 3,509.4  | 1,011.1 | 2,506.0  | 329.5   |
| 2006 | 3,595.0  | 1,406.6 | 2,487.4  | 631.1   |
| 2007 | 3,373.6  | 1,615.7 | 2,230.4  | 793.4   |
| 2008 | 3,717.0  | 1,915.7 | 2,315.4  | 844.5   |
| 2009 | 3,384.3  | 2,257.8 | 1,920.8  | 1,175.1 |
| 2010 | 8,449.0  | 2,440.7 | 6,646.5  | 1,209.7 |
| 2011 | 12,979.5 | 2,555.7 | 10,668.4 | 904.3   |

(出所) Akhondeth Vongsay, "Energy Sector Development in Lao PDR", July 2013  
<http://eneken.iecee.or.jp/data/5021.pdf#search=IEEJ+vongsay+energy+sector+development+lao+pdr>

1990年代まではラオスの水力発電部門では欧米企業と世界銀行等の影響が支配的だったが、以上のように2000年代の水力発電所ブームを支えたのはタイ、中国、ヴェトナム等の企業であり、ラオスではI P P事業者が発電シェアの71%を占めており、ラオス電力発電は発電シェアの20%しか有していない(送電網は100%国営のラオス電力公社が保有)。外国資本のI P P事業者はそれぞれ母国の対外援助等を活用してプロジェクト・ファイナンスを組成しており、ラオスは小国ながらも水力発電所建設の許認可権限を根拠として複数国をI P P事業で競合させることで、自国に有利な条件を引き出している(ラオスはアジア開発銀行融資を送電網整備に活用)。



(出所) ラオス・エネルギー工業省に基づき筆者作成

(注) 念のためであるが、表4と異なり、ここでは「(発電)供給可能量」を図化している。

鉱物資源開発と同様、水力発電開発においても、ラオスは中国が海外展開を未開始だった1990年代から輸出志向型の水力発電所建設を政策的に追求してきた。水力発電では、大口輸出先であるタイ、ヴェトナムが水力発電所整備に大きな役割を果たしており、2000年代後半以降中国は雲南省と隣接するラオス北部を中心として水力発電所のI P P事業に参入するが(注61)、複数国の競合の中で優越的地位にあるわけではない。理由の一つとしては、中国の手掛けるプロジェクトはラオスの国内電力供給が目的であり、ラオスも経済成長により電力需要は増大しているもののタイ、ヴェトナム等の伸びには敵わず、中国のI P P事業は制約要因を抱えている。

(注61) 中国のラオス参入の嚆矢となったのは国有企業の中国水利水電建設集团公司であり、2007年にラオス北西部のサイニャブリー県でパクライ水力発電所プロジェクト、ラオス北部のポンサーリー及びビルアンパバーン両県に跨るナム・オウ水力発電プロジェクトの開発計画書に署名、2008年にはナムグム5水力発電所(120MWの国内向け発電、25年のコンセッションで所有権はラオスに移転)の建設に着手、2010年にはラオス北東部のシェンクアン県の第二ナム・ニェップ水力発電所の建設を開始するなど短期間で集約的にプロジェクトを立ち上げた。中国水利水電建設集团公司以外にも、大唐国際発電社が2008年にウドムサイ県に水力発

電用ダム建設を請け負っている。

表 8 建設中の発電プロジェクト

|    |                     |     | 設備容量<br>(MW) | 操業年  | 投資家       | 市場     |
|----|---------------------|-----|--------------|------|-----------|--------|
| 1  | Hongsa Lignite (石炭) | IPP | 1,878        | 2015 | ラオス/タイ 合併 | ラオス/タイ |
| 2  | Nam Beng            |     | 34           | 2016 | 中国        | ラオス    |
| 3  | Nam Kong 2          |     | 66           | 2015 | ラオス 民間    |        |
| 4  | Nam Long            |     | 5            | 2013 | ラオス 民間    | ラオス    |
| 5  | Nam Mang 1          | IPP | 57           | 2016 | ラオス 民間    | ラオス    |
| 6  | Nam Ngiep 2         |     | 180          | 2015 | 中国        |        |
| 7  | Nam Ou 2            |     | 120          | 2013 | ラオス/中国    |        |
|    | Nam Ou 5            |     | 240          | 2015 | ラオス/中国    | ラオス    |
|    | Nam Ou 6            |     | 180          | 2017 | ラオス/中国    |        |
| 8  | Nam Sim             | IPP | 8            | 2015 | ラオス/ノルウェー |        |
| 9  | Tad Salen 水力        | IPP | 3.2          | 2013 | タイ        |        |
| 10 | Xayaburi (Mekong)   | IPP | 1,285        | 2019 | ラオス/タイ    | ラオス/タイ |
| 11 | Xekaman 1           | IPP | 322          | 2015 | ラオス/越     | ラオス/越  |
| 12 | Xekaman 3           | IPP | 250          | 2013 | ラオス/越     | ラオス/越  |
| 13 | Xenamnoy 1          | IPP | 14.8         | 2014 | ラオス 民間    | ラオス    |
| 14 | Xepian-Xenamnoy     | IPP | 410          | 2018 | ラオス/韓国/タイ | ラオス/タイ |

(出所) ラオス・エネルギー鉱業省ホームページ

### (3) 複数国の競合しない部門での中国投資拡大

2000年代にラオスは主力輸出産業だった鉱物資源・水力発電部門においては、複数国の参入と競合を維持することにより、2000年代半以降、自国の対外援助スキームを活用しつつ本格化した中国企業の影響力をコントロールし、スリランカのように中国政府・国有企業の影響力の下に、自国の長期的発展には必ずしもつながらないプロジェクトが山積み国家債務も累積する事態を回避できた。ただし、ラオスは中国の影響力をすべての分野においてオフセットできたわけではなく、タイ、ヴェトナムとの経済的連結性の弱い北部での農業開発、大規模資本投入を要するため他国のなかなか手掛けない都市開発プロジェクトのような複数国間の競合の乏しい部門では、中国企業の行動をコントロールしかねるケースも発生している。

#### (地方政府の後援下の中国企業のラオス投資)

中国は、2005年に雲南省・広西チワン族自治区も大メコン圏経済協力の独立した構成主体として押し込んでいるように、大メコン圏統合を通じて、国内後発地域である雲南省・広西チワン族自治区の経済発展を狙っている。中央政府の政策意図を受けて、両省政府は2000年代半以降急拡大するラオス貿易投資において、対外援助を活用しつつ管轄下の国有企業・民間企業の進出を後押ししている。

中国企業のラオスでの主要投資分野は鉱業と農業であるが、鉱業では(2)以外にもセメント部門投資が大きい。中国雲南省の元江永发水泥有限责任公司(Yuanjiang Yongfa



Cement Company)はラオスのD A I (State Enterprise for Agriculture and Industry Development Export and Import)と1994年にラオス中部ヴィエンチャン県でバンビアン第1セメント工場を建設運営していたが、2008年12月に7700万ドルを投資して工場を拡張するとともに、さらに2009年にはラオス北部ウドムサイ県(雲南省に隣接)で1.8億元を投じ第2セメント工場(年間生産能力20万トン)を建設した。ラオス政府は1.8億元のうち中国輸出入銀行融資により1.3億元を調達(残りは中国民間銀行から借入)、資金の40%をD A I、60%をセメント工場等建設の請負事業者の中国雲南国際経済技術合作会社に供与する方式が採られ、中国に特徴的な四位一体型の対外援助が行われている。

農業では、中国企業は既に1990年代後半からラオス北部で野菜、トウモロコシ、茶、サトウキビ等の栽培を始めていたが、2000年以降、中国輸出向けのキャッサバ(芋の一種)、トウモロコシ(飼料用)、ゴム等の栽培を本格化させた。キャッサバはバイオディーゼルの原料であり、2007年、雲南電力がウドムサイ県6郡にて300万ドルを投資して栽培開始、2008年にはラオス・ダイナスティー社と中興通迅が栽培・精製をスタートさせた(30年間で4億ドル強を投資し10万haの土地を開墾)。ゴムは、2004年にゴムの国際需要増と価格高騰を受けて、中国企業がルアンナムター県でゴム(パラゴムノキ)栽培を始めたもので、2007年には90万ドルを投資し総面積5000haの三つの大規模農園を整備(注62)、2008年にはポンサーリー県で290万ドルを投資しゴム植林を実施した。

ラオス政府も焼畑に代わる代替作物としてゴム栽培を奨励したことから、ゴムの作付面積は急速に拡大したが、農民がパラゴムノキは植林後7年経過しないと樹液を採取できないことを理解せず「もうけ話」に飛びついた面があり(注63)、リーマン危機後の世界同時不況でゴム価格が下落するとラオス産ゴムへの中国需要も減じ、ラオスのゴム生産は苦境に陥る。北部の中核生産のルアンナムター県はゴム栽培面積の拡大を中止し、南部の南部セーコーン県では投資認可を取り止めたが(注64)、2009年、中国雲南省の業界幹部は「中国の企業家は世界的なゴム価格下落からラオスでのゴム栽培を止め、果物栽培や稲作への転換を望んでいる」としている(注65)。モノカルチャー経済は世界経済動向に大きく左右されるリスクがあるが、中国の集中豪雨的な投資がラオス農業のモノカルチャー化と世界経済との連結による不安定性をもたらした(注66)。

(注62)Vientiane Times紙、2007年6月29日付

(注63)ラオスでのゴム生産の形態は企業経営と農民経営に分かれ、後者はさらに契約栽培と独立経営に分かれる。企業経営では、民間企業が政府から土地使用権を取得し、ゴム園を開設するものであり、労働力として周辺農民を雇用する。農民経営中、契約栽培は、農民が自己所有の土地で企業の支援の下に栽培する形態であり、独立経営は農民が全てを自己でまかなう形態である。河野・藤田(2008)によれば、企業経営が栽培面積の70%以上を占め、南部では企業経営が集中、北部では企業経営と農民経営が混在している。

(注64)Vientiane Times紙、2008年11月11日付

(注65)Vientiane Times紙、2009年1月8日付。



(注66) 価格以外にも中国企業が契約を遵守しないことが問題化した。2002年、中国広西省の茶葉企業がポンサーリー県ポンサーリー群と茶葉乾燥工場の建設で合意。郡は工場建設用地7haを提供、2001年までに近隣農家の茶葉栽培面積を220haまで拡大することを約束。工場建設を機に近隣住民の多くは焼畑から茶葉の栽培に転換したが、農民が収穫後の茶葉を工場に持込むと、工場側は重さを目減りして計り買付価格を低く抑えるケースが後を絶たずトラブル化した。また、苗木は工場が提供するのではなく農民が工場から購入するシステムが採られたが、相当数の農民は工場からの借金で苗を購入、収穫した茶葉を無料で工場に提供して沙金返済にあてなければならなかったことから、焼畑農業時より困窮するケースも頻発した。

### (総合競技場建設の代価のヴィエンチャン都市開発プロジェクト)

中国は2000年代半以降アフリカで資源開発や都市開発等大規模プロジェクトを展開したが、アジア圏でも都市開発等の大規模プロジェクトに取り組んできており、ラオスでは2008年以降首都ヴィエンチャン郊外のタートルアン湿地帯で新都市開発プロジェクトを進めている(タートルアン特定経済区)。ただしプロジェクトはラオスの要望によるものではなく、ラオスが2009年開催の第25回東南アジア競技会のための総合競技場建設を中国以外の諸国に支援要請したものの断られたため最終的に中国に支援を要請したところ、2006年11月の胡錦濤・国家主席のラオス訪問時、中国が無償で競技場を建設する代わりに、新都市開発プロジェクトを行うことに合意したものである。

プロジェクトでは、中国開発銀行の融資を受けて、ラオスのシンボルであるタートルアン寺院裏の自然豊かな湿地帯(タートルアン湿地帯)において、中国の蘇州工業園区をモデルとして居住区・商業区・サービス区等から構成される市街地(600ha)と工業団地(1000ha)から成る経済特区の建設を構想。ラオス政府は土地収用補償を除き約1600haの土地を提供するのみで資金負担しない代わりに、ラオス・中国合併企業(中国側は蘇州工業園区開発有限公司や雲南建工集団総公司等の3企業でシェアは95%、ラオス側は国営土地開発・管理会社でシェア5%)がコンセッション方式で建設・運営管理を請け負う方式が採用され、運営期間50年(75年まで延長可能)が経過した後、ラオス政府に引き渡されることとなった。

新市街地は建設請負事業者の雲南建工集団総公司により急ピッチで進められ2011年には整備完了、デベロッパーの蘇州工業団地が引き続き原案とおり大規模開発しようとしたところ、土地収容の立退き料に関して住民と深刻な紛争に陥り、中国人移民30万人の受入れの風説にラオス国内で反感が高まったため計画が頓挫する。このため蘇州工業団地に代わり上海萬豊置業(Shanghai Wanfeng Real Estate Co.)がデベロッパーを引き受けることとなり、530haに規模縮小し、総開発費は12億ドルを投じて4階建て大型ショッピング・モール(第1期)、22階建て5星ホテルと9階建てオフィス・ビル(第2期)、コンドミニウム(第3期)を建設することとなった。2015年3月には大型ショッピング・モールのヴィエンチャン・センター(商業面積36,673㎡、床面積120,000㎡、駐車施設902台)がオープンした(雲南省海外投資有限会社60%、クリタポングループ40%の合資企業であるノンチャン北部総合商業経済センター開発社が運営管理)。

ヴィエンチャンの新都市開発プロジェクトは、アフリカ、スリランカ等で観察される中国国有企業主導の対外援助プロジェクトと共通の問題点が観察される。そもそもラオス政府の要望したプロジェクトではなく、ラオスの国威発揚のための総合競技場を中国が無償で建設する対価であり、ラオスの経済発展よりも中国企業の利益主導となっている。新都市計画は既存の自治市建設計画と区画が重複するだけでなく、ラオス政府の土地収用に伴う補償金支払能力は200haが限界だったにもかかわらず、中国に押し切られ600ha規模となった経緯がある(注67)。

第1期のヴィエンチャン・センターは高級ブランド店が軒を連ねる大規模商業施設であるが、伝統的市場で買物をする人が多いラオスでは高価格の高級ブランド品と高級モールへの需要はまだ少なく、シネマ・コンプレックスともども集客に苦労しているのが実情であり、事前に現地ニーズを調査し将来的なニーズ動向も検討したか疑わしいところがあり、走去来政策の下で海外展開を積極化してきた工事請負事業者(雲南建工集団総公司)の短期的利益が優先された感がある(現在、建設中のオフィス・ビルと高級ホテルについても実需予測に基づくものか疑問がある)(注68)。

また、中国の四位一体型の対外援助では対外援助と対外経済協力がセットで展開され、対外労務協力として中国人労働者が被援助国に大挙渡航して建設作業に従事するが、ラオスでも合法・非合法合わせて数万人の中国人労働者が流入、労働者が建設現場近くに家を建てて実質的な村を形成し不法滞在するケースも見受けられる状況となっている。中国人労働者には雲南建工集団から食事・住居が無償で提供され、賃金も元建てで支払われることから、地元にかねが落ちず経済的なメリットがないこともアフリカ、スリランカ等と共通している。これがヴィエンチャンの新都市開発プロジェクトだけでなく、中国の対外援助で進められるプロジェクトへのラオス国民の反感を招いている(注69)。

(注67) 当初、ラオス政府は生活場所を強制収容されることへの都民感情と生態系破壊を懸念してタートルアン湿地帯への建設に反対。ラオスは代替地としてタートルアン湿地帯以外の3カ所を提案したところ、中国はタートルアン湿地帯での建設を強く主張。最終的にはラオス政府は党政治局の了承を得て、タートルアン湿地帯を建設予定地とすることを正式決定した。

(注68) ヴィエンチャン都計画投資局によれば、2010～2016年3月末までにヴィエンチャン都では39の開発プロジェクト(投資額は約9億4500万ドル超、1500haの土地)が土地コンセッション方式で承認され、プロジェクトは不動産、貿易センター、駐車場、新都市開発、公園、観光サイト、埋立地開発、教育施設の他、運動場、家畜農場、野菜農場、リゾート施設、農業目的、市場、ホテル、アパート、加工工場等広範多岐に及ぶ。一部のショッピングセンター開発事業を除き、プロジェクトは共同事業方式が採られずラオス企業、中国企業、ヴェトナム企業、タイ企業の単独事業となっている(Vientiane Times紙、2016年3月30日付)

(注69) 2016年3月4日付け新華社通信によれば、2015年11月に中国国有鉄道会社幹部3名が殺害されたばかりにもかかわらず、2016年に入り二件の中国人を狙った襲撃事件がラオスで起きており、1月には爆弾により3名の死傷者、3月には二件の独立した武装勢力の襲撃により9名の死傷者が発生したが、いずれも中国国有企業の推進するプロジェクトの関係者であり、背景には中国のプロジェクトに対する反感が存在すると推定している。

### (ラオス北部中国国境地帯でのカジノ観光開発)

ヴィエンチャンの新都市開発計画は第1期工事が完了しただけであり最終的な成否は判明していないが、中国がラオス北部で主導した観光プロジェクトは中国国有企業的主导した失敗プロジェクトの典型例となっている。米紙 New York Times が「2008 年に行きたい場所」のトップにラオスを挙げたように、ラオスは国際観光地として成長しつつあるが、中国は昆明からラオス北部ルアンナムター県・ボーケーオ県を通りバンコクに至る3号線沿いに、中国・ラオス国境でカジノを中心とした観光開発を進めてきた。

ルアンナムター県ボーテンでは、香港福興旅遊娛樂集團有限公司(Fuk Hing Travel Entertainment Group)は、ラオス政府から30年間の土地利用(全面積1640ha をホテル及びショッピング地区に利用)に関するコンセッションを得て、2005～2014年に3期の予定で1億ドル超の資金を投じホテル、カジノ、レストラン建設に取り組んだ。

中国では賭博が違法であることから中国旅行客が流入、中核となる「ゴールデン・ボーテン・ホテル」は2006年12月開業以来高い集客率を記録してきた。カジノ建設以降、山岳地帯の僻地は一変し、国境に続く細い未舗装路の両側に商店や民家が若干あるだけだった村はホテルやショッピング・モール、投資目的マンションが乱立する乱開発常態に陥り、中国人はカジノだけでなく闘鶏場を作り賭博を行い、路上でも賭けマージャンに興ずるギャンブル・タウンと化した。加えて、中国等から売春婦が出稼ぎで流入し、路上売春から芸者置屋まで売春が横行、大麻・アヘン等の麻薬売買が公然と行われ、カジノが中国人マフィアのマネーロンダリングにも使われるようになる中、治安が急速に悪化して犯罪が多発し殺人事件も珍しいものでなくなる。

事態を重く見たラオス政府は2011年に経済特区を経済区に格下げしカジノ閉鎖を決定。香港福興旅遊娛樂集團有限公司は事業の15%の資本を残し、85%を雲南Hai Cheng Industrial Groupに売却、カジノ閉鎖により中国訪問客等は消えホテル、レストランも廃業し、ボーテンはゴースト・タウン化した。2012年にラオスはプロジェクトをカジノではなく商業・観光主体に変更するため、改めて中国企業と期限99年のコンセッション契約を締結し直し、経済特定区に再指定した(注70)。中国企業は約1000万ドルを投入し免税センター、バスターミナル、倉庫、大型天然湿地、ホテル、会議場など様々な娯楽エリアの整備に取り組もうとしているが、計画通りの進展が見られていない。

(注70)Vientiane Times紙、2015年3月11日付

また、ボーテンと同様に3号線の沿線にあるボーケーオ県の「黄金の三角地帯」(芥子の大栽培地として著名)」で、香港の金木綿集团公司(Kingsromans)はラオス政府から50年間(追加的に25年間延長可能)の土地利用権(827ha)を得て、カジノを中心にホテル、ゴルフ・コース、ショッピング・モール等の施設を総工費6800万ドルにより建設、2009

年にカジノ（ゴールドトライアングル・パラダイス）をオープンしている。カジノ以外にも、金木綿集団会社は2020年までに追加的に22億ドルを投入してスワンナコーン仏教文化発展区2250ha、パンマー工業区150 haの建設を予定している。カジノ建設に伴う犯罪多発、麻薬密輸・取引の横行はボーテンと同様となっている。

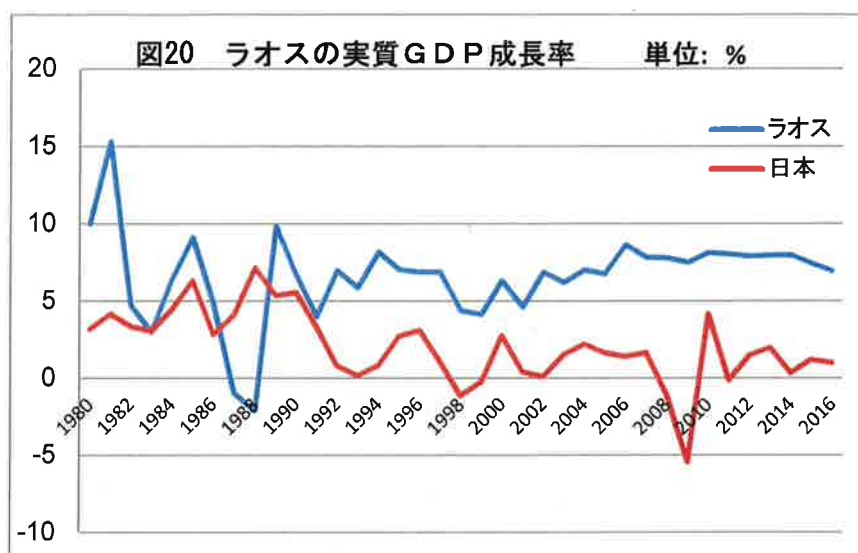
#### （４）ラオスの成長戦略

1990年代以降ラオスは鉱物資源開発と水力発電整備において豪州等西側資本、最大の貿易投資国のタイ資本、建国以来紐帯の深いヴェトナム資本を活用してきており、2000年代以降は中国との貿易投資関係が深まりつつあるが、あくまでも競合する複数国の一つとしてコントロールしてきた。ただし、コントロールは完全だったわけではなく、中国国境の北部での農業投資やタートルアン特別区のように、複数国間の競合関係が存在せず、中国への政治的配慮から企画された案件では、中国のアフリカ、スリランカ等における国有企業主導の対外援助で観察された、被援助国の発展よりも中国国有企業の短期的利益を重視した行動をコントロールできなかった。では、ラオスの長期的な成長戦略との関係において、中国の対外援助によるインフラ・プロジェクト等の開発案件はどのような意義を有するのだろうか。

#### （ラオスのマクロ経済概況）

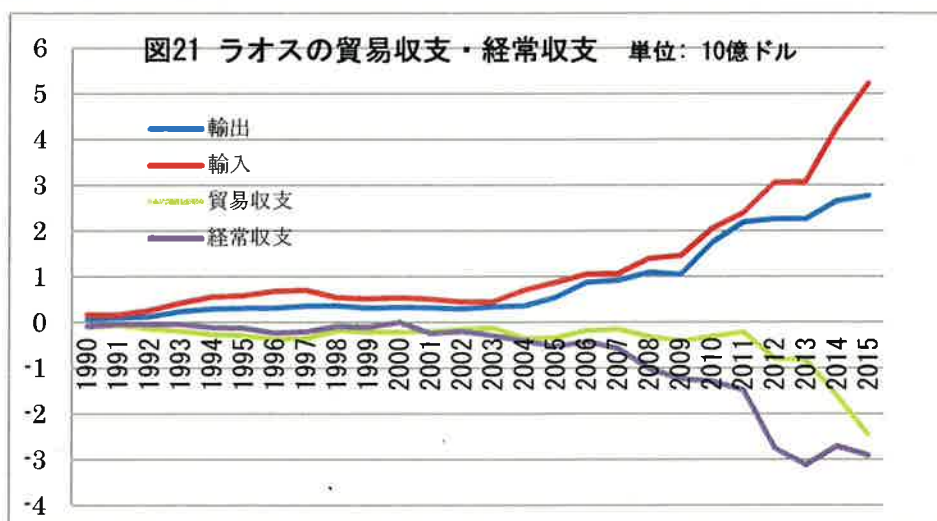
ラオス経済は1980年代末の価格自由化に伴うインフレが収まると全方位外交・対外開放政策が奏功し1994～1996年に実質GDP成長率が7%と急拡大を遂げたが、1997年、アジア通貨危機によりタイ・バーツと連動してキープが下落、1997～2002年に対ドルで10分の1に原価すると、ラオスは再び激しいインフレに襲われ（1998年90%、1999年128%）、中国発のSARS流行で観光客の激減もあり2003年まで低迷した。

しかし、2003年にセボン金・銅山の操業がスタートするなど2000年代に銅輸出を中心に鉱物輸出が拡大、タイ等の電力需要の急増により電力輸出も順調に伸長した結果、ラオス経済は2004年以降再び発展軌道に乗り、2006～2015年まで実質GDP成長率は7.5%超を続けている。2008年のリーマン危機も、鉱物資源・木材等の資源輸出国であるラオスには、同時期に進んだ資源価格高等により影響は軽微に止まった。この間、国民1人当たり実質GDPが2003年360ドルから2015年1786ドルに約5倍になった。



(出所) IMF Databaseに基づき筆者作成

ラオスは後述のとおり鉱物・電力輸出立国から工業輸出立国に転換を図ろうとしており、対外援助・対内投資によりインフラ整備と経済特区による外国企業誘致を進めようとしている。対外援助による対外債務をファイナンスして行く上で輸出振興を通じて経常収支黒字を蓄積していくことが重要となるが、ラオスは2000年代に図17に見るように輸出は急拡大し2003年3.4億ドルから2015年27.7億ドルと8.1倍となったが、輸入も2003年4.6億ドルから2015年52.3億ドルと11.4倍となり、恒常的な貿易収支赤字と経常収支赤字は解決できていない。



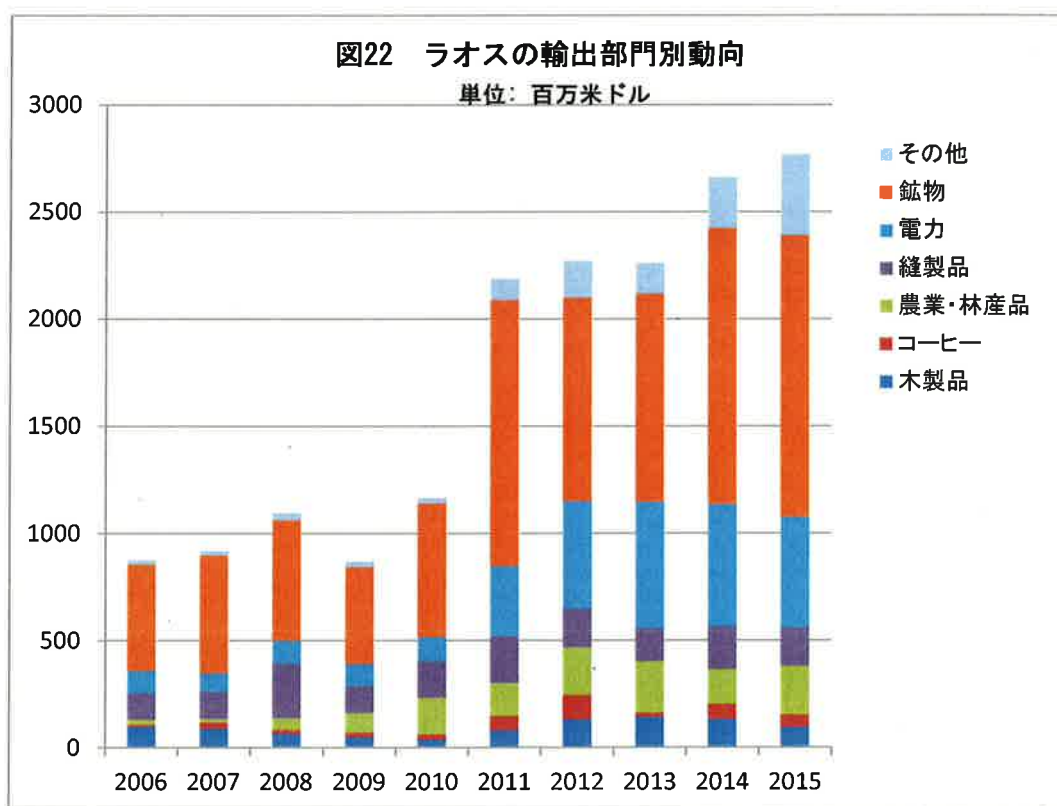
(出所) IMF Databaseに基づき筆者作成

ラオスは国内に油田を有さないためガソリン等の石油製品を100%輸入に頼っており9割をタイから輸入している。ラオスでは、経済成長に伴うエネルギー消費の伸びにより石油製品輸入が急増しただけでなく、国内投資・消費の活発化に伴い自動車・機械(建設機械・工作機械・農業機械等)・民生用電気製品等の輸入も拡大したため、輸出を上

回る輸入の拡大が続いてきた。特に、2012年以降、中国経済の景気減速等により「資源バブル」が崩壊すると、銅等の鉱物資源を主力輸出品とするラオスの輸出の伸びが鈍化したこともあり、貿易収支赤字・経常収支赤字の伸びが顕著に大きくなった。

#### (資源輸出立国から工業輸出立国への転換)

このように貿易収支・経常収支が悪化する一方で、ラオスは経済成長の原資として外貨が必要である。しかしながら、ラオスは製造業が未発達であり「資源依存型」の産業構造にある。2000年代に急増し実質GDP成長を牽引した鉱物・電力はモノカルチャー経済の典型であり、工業製品に比べると世界景気変動の影響を受けやすいだけでなく収益率も低く、ラオスが最貧国から抜け出すには国内工業育成が不可欠である。



(出所) ラオス中央銀行年次報告書より筆者作成、(注)2015年の数値は暫定値

これまでラオスは工業発展な不利な環境にあった。第一に、内陸国であり輸出志向型発展に不利であるだけでなく、第二に、人口が670万人と少なく(ベトナムの4分の3、タイの10分の1、カンボジアの5分の2)相当数の少数民族が山間地に分散居住し自給自足しているため国内市場が狭く、第三に、タイからの輸入品に競争上勝てなかった。しかしながら、2000年代以降、大メコン圏経済協力の枠組で中国雲南省・東南アジア大陸部の連結性を鉄道・道路建設により高める取組が着実に進行しており、内陸国の不利が克服されつつある。また、2000年代にASEANが目覚ましい経済成長を遂げる中、

ラオスはタイ、ヴェトナムとの貿易を拡大させ、2000年代後半以降中国との貿易が急成長しているが、狭隘な国内市場に制約されず経済発展する環境が整いつつある。

図23 東南アジア大陸部の道路整備



(出所)筆者作成

隣国タイでは自動車産業や家電産業の集積が進み、7000社以上の進出する日本メーカーを筆頭として韓国・欧米メーカーが生産拠点を立地してきたが、2012年から最低賃金が300[バーツ/日]に引き上げられ、人件費増に加えてパーツ高と燃料費高騰により生産費が高騰している。こうした中、日本メーカーの中には、賃金がタイの3分の1から5分の1の安さのラオスに惹かれ、タイ人のトレーナーや技術者がタイ語で指導できる研修面での優位性もあり、ラオスに第2工場を建設する動きがある(高付加価値品をタイで生産し標準品をラオスで生産)。また、タイ・メーカーにも、人件費高騰に対応して資本集約的な前工程をタイ・マザー工場生産し、生産した部品・部材をラオス工場に輸出、労働集約的な後工程を行う動きがあり、所謂「タイ・プラス・ワン」の動きがラオスの工業化のポテンシャルを増している(注71)。

(注71) 現在「タイ・プラス・ワン」が日本メーカーにより展開されているため、ラオスの地域補完型の工業化の動きはタイ・ラオス間にフォーカスされているが、今後は国内に産業集積を有する中国やヴェトナムの企業も、資本集約的な工程を自国のマザー工場に残し、労働集約的な工程をラオス等の低開発な周辺諸国に移転させる動きが想定される。

### (ラオスの成長戦略とインフラ整備・経済特区設定)

こうした中、ラオスは鉱物・電力輸出により外貨獲得力を維持しつつ、産業インフラ整備と経済特区制度により輸出志向型の外国企業を誘致することを追求しているが、2000～11年の外国直接投資は登録資本ベースで185億3217万ドルに達し、2009年～2011

年に外国投資は2倍超に膨らんだ。ただし、これまでのところはラオスが比較優位を持つ鉱業と水力発電に対する投資がメインであり（鉱業部門が投資総額の27.6%、電力部門が24.8%を占める）、工業関連投資の割合は10.3%に過ぎなかった（鈴木（2012））。今後、工業関連投資の拡大がラオスの課題である。

「タイ・プラス・ワン」など地域補完型の工業化において、ラオスに生産拠点を構える企業は低廉な労働、安価な土地代、無尽蔵な地下水、タイより安価な水道・電話・電気代によりコスト圧縮を狙うが、コスト圧縮が、内陸国ラオスに工場を分散立地することに伴う輸送コスト増より小さくなければ無意味である。そこで、ラオスとしては、東南アジア大陸部・中国とを結ぶ道路・鉄道と国内道路網を整備し、国内では水力発電所建設と送電網整備により電力供給能力を高めなければならない（教育等を通じた人材育成も不可欠）。この場合、道路・鉄道の建設・整備、電力基盤整備等は、外国企業の誘致を目指す経済特区の立地戦略に沿って計画的に追求する必要がある。

中国では、一見乱立気味に見える経済特区の乱立は、中央政府が認可をコントロールすることで実需との乖離を防いできたが、ラオスでも経済特区設立は成長速度に応じた管理が欠かせない。すなわち、タイから中国、ヴェトナムに国際工程分業の対象が広がったとしても、地域補完型工業化には一定の限界が存在することを認識しなければならない。あくまでもラオスにスピノフされるのはタイ、中国、ヴェトナムの国内生産の一部（労働集約的工程）に過ぎず、付加価値の高い生産工程はあくまでもタイ等に維持されるからである（注72）。経済特区の立地に配慮するだけでなく、地域補完の進展速度に応じた産業インフラ・電力基盤の整備が求められる。

（注72）国際工程分業は1990年代以降の世界経済のグローバル化の中で自動車・電機産業等で広く成立してきた。国際工程分業に適合した部門は、生産される部品・製品が、①軽量でかさばらない、②輸送時の振動に耐え得る、③基本デザインが標準化されている、④納期が比較的長い、⑤原料輸入が迅速に行い得る等の特徴を有しており、国際分業の対象となる産業部門は限られる。また、グローバル企業が母国に維持する工程と移転される工程の労働集約性の違いが大きいほど国際分業は進むが、両工程の労働集約性がオートメーション化等により縮小されると国際分業はメリットを失うことから、オートメーション化における技術革新により国際工程分業は制約される。

このように地域補完型工業化には成長の限界があり、ラオスがその限界を超えて工業化を図るには、低賃金等低生産コスト以外の比較優位に根差す産業を育成しなければならない。工業化を先に達成した大国のタイ、中国を隣国に抱える人口650万人の小国にはフルセット型産業構造は望むべくもないが、ラオスは2006年の鉱業探査により世界最大のボーキサイト鉱脈（世界埋蔵量の20%相当）の存在が確認されており、これと恵まれた水力発電能力を結びつけば、世界でも有数のアルミニウム精錬業を確立する余地がある。ボーキサイト鉱はラオス南部のボラヴェン高原に在り、産業インフラ等の整備においてはアルミニウム精錬立国にも配慮しなければならない。



スリランカの教訓は中国型発展モデルや成功体験は中国以外では適用できないことである。中国では、沿海部など全土に分散立地した経済特区が産業インフラ整備や税制等優遇措置により外資誘致競争を展開したが、10億の人口を抱える中国市場の潜在的成長可能性と無尽とも思われる低賃金労働・土地等の存在は、日米欧先進国だけでなく韓国・台湾等新興国のグローバル企業を惹きつけるのに成功する。その結果、乱立気味だった経済特区のほとんどが輸出志向型外資企業の誘致に成功し、中国は2000年代に爆発的成長を遂げたが、人口650万人のラオスにはそうした条件は存在していない。

したがって、ラオスは地域補完型工業化とアルミニウム製錬に特化した発展戦略に沿って、ターゲティングしたインフラ・プロジェクトと経済特区に限られた資金等を投入する必要があるのではないか。スリランカは中国国有企業の主導下に全体的計画性に乏しいインフラ整備と経済特区設定を行い苦境に陥っているが、その二の舞を踏んではならない。タイ、中国、ヴェトナム等との国際工程分業体制を構築しようとする企業、ラオスの低賃金労働等に惹かれてラオスをアジア生産拠点に選ぶ企業の規模・数に見合うよう、実需予測に基づき経済特区を設定するのが賢明な選択である。

#### (工業化戦略を補完する農業・観光振興とインフラ整備)

工業化はラオスの最貧国脱出の基本戦略だが、農業・観光も重要な経済基盤である。

農業に関しては、ラオス政府は2003年の国家貧困削減計画で国民の食糧自給・安全保障の達成と生活水準向上を課題に掲げ、灌漑整備による二期作の拡大、道路アクセス整備による生産性向上、市場ベースの農業の強化を優先事項とした。このため灌漑施設・農道整備等の「草の根」レベルの小規模インフラ整備が優先整備されているが、未開墾地が豊富に存在し東西回廊等の整備が進むラオスでは、タイ・中国・ヴェトナムの農業投資が増加しており、ヴェトナム資本によるコーヒー栽培・輸出、タイ資本による加工原料トマトの栽培・輸出が成功している。市場ベースの農業に関しては、東南アジア大陸部の大規模幹線道路に加え、国内の幹線道路、コールド・チェーン・システム整備が課題となっている(注73)。

観光振興に関しては、中国資本によるカジノ投資の失敗例はあるが、ラオスは世界遺産ルアンパバーンなど観光資源が豊かであり、2015年には外国人観光客数が430万人と前年比4%増となり観光収入も6億7000万ドルと2011年比で1.7倍となるなど(ラオス情報文化・観光省調べ)鉱物資源輸出に次ぐ第二の外貨収入となっている。このため、観光(ホテル・レストラン等)のGDPに占める割合は0.7%程度と僅少であるものの、ラオス政府は観光業を経済成長や貧困削減を後押しするものとして振興しようとしている(2020年までに外国人観光客数500万人超を目標)。外国人観光客の7割がタイ等ASEAN域内からの訪問、3割が欧米・日本からの訪問であるが、観光客の増加のためにはホテル・娯楽施設等の整備、空港・交通機関整備によるアクセス改善が課題となっ

ており、ラオス政府は観光分野でも経済特区を設定し海外資本の投資に期待している。

(注73)農業はラオスのGDPの約50%を占め就業者の80%以上が農業に従事するため、国全体の底上げには農業振興が必要である。ただし、ラオスの国土は80%を山岳地帯、40%を森林地帯が占め総耕地面積は国土の10%に過ぎないことから、大規模農園の展開には制約がある。ラオス政府は2003年の国家貧困削減計画で国民の食糧自給・安全保障の達成と生活水準向上を課題に掲げ、灌漑整備による二期作の拡大、道路アクセス整備による生産性向上、市場ベースの農業を強化し、低地農業と高地・傾斜地農業の所得格差縮小に取り組んでいる。

食料自給・生活水準向上が基本目標であるが、ラオスには、コーヒー・キャベツ等の一大生産地として知られる南部ボロヴェン高原があり、国境を接するタイ、カンボジアに輸出するなど輸出農業も存在。未開墾地が豊富に存在し東西回廊等の道路インフラの整備が進んでいることから、タイ・中国・ヴェトナム等による農業投資が増加しており、農産物・加工食品輸出に関してタイ・ヴェトナムを上回る税制等優遇措置が提供され、資金も安価であることから投資が増えている。農業投資は以下に大別できる。

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>①ラオスに自然育成する農産物を活用した現地加工工場運営<ul style="list-style-type: none"><li>・タイ資本による筍、ベビーコーン等の採取・缶詰加工。製品はタイに輸出・販売。</li></ul></li><li>②加工用原料の安定確保を目的とした現地農場経営(含、契約栽培)<ul style="list-style-type: none"><li>・タイ資本によるトマトの契約栽培、大規模馬鈴薯農場経営。タイでポテトチップスやトマトペースト等に加工、タイ・ヴェトナム国内で販売、一部は周辺国にも輸出。</li><li>・ヴェトナム資本によるコーヒー農園経営。コーヒー栽培・輸出は外資成功の典型事例。コーヒー生産以外にも市場・免税店経営やインスタントコーヒー事業も展開</li></ul></li><li>③大規模丸抱え投資による国際市況品の生産<ul style="list-style-type: none"><li>・北部の中国資本、南部のヴェトナム資本によるゴム農園経営が典型</li><li>・南部のゴム農園は、ヴェトナム・ラオス両政府の協力案件として10000haにゴム植林</li><li>・中国資本のゴム農園投資には、森林伐採だけで一向に植林に進まないものもあり問題化(現在、ラオス政府は100ha以上の土地コンセッションを停止)。</li></ul></li></ul> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

市場ベースの農業振興の問題点としては、第一に、ラオスとタイ、中国、ヴェトナムを結ぶ大規模幹線道路は整備されつつある一方、国内の幹線道路、コールド・チェーン・システムに必要な冷蔵・冷凍施設や保管施設の整備に遅れが見られ、広域流通のネックになっている点、第二に、食品加工に関しては、容器、梱包材、種子等の生産資材の大部分をタイからの輸入に依存するため輸送費がコスト圧迫要因となっている点が指摘される。

## (5) 中国の対外援助に対する評価

では、中国の対外援助によるインフラ・プロジェクトや、対外援助等を活用した中国国有企業等の投資活動は、ラオスの成長戦略に即して見た場合、どのように評価できるだろうか。

### (ラオスの戦略的な鉱物・電力開発と経済特区整備)

ラオスは中国、タイ、ヴェトナムに囲まれた人口670万人の小国であるが、1990年代以降、資本主義が勝利し世界経済がグローバル化する中で、過去の社会主義体制を改革すべく試行錯誤してきたこともあり、前項(5)で論じたように同国の国家の発展戦略はスリランカとは異なり一定の方向性が存在している。改めて述べるならば、ラオスは内陸国であり輸出志向型発展に適さず、国内市場は人口670万人と狭小であるばかりか、タイから輸入品が一方的に流入する苦境にあったが、2000年代以降、大メコン圏経済協力での鉄道・道路建設により中国雲南省・東南アジア大陸部との連結性が高まり内陸国の地政学的な不利が克服されつつあり、同時期に目覚ましい経済成長を遂げたタイ、ヴ

エトナム、中国との貿易・投資拡大により、国家の経済発展の機運が高まっている。

ラオスは鉱物資源・水力発電に恵まれた国であり、タイ・中国・ヴェトナム等への鉱物資源・電力輸出により外貨を獲得しつつ、産業インフラ整備と経済特区制度により外国企業を誘致し輸出志向型成長を実現しようとしている。開発資金に関しては、ラオスは豊富に存在する土地を外国資本にコンセッション方式で独占利用を認めることで資金を捻出し、鉱物資源の開発・生産、水力発電所建設と送電網整備を進めてきた。その上で、ラオスは段階的に経済特区を設定し、外資メーカー誘致による輸出志向型製造特区に加えて外資観光事業者による観光・商業特区など発展可能性を拡げている。

表 9 ラオスの経済特区

| 名称                                  | 設立   | 県       | 目的                                     | デベロッパー       |
|-------------------------------------|------|---------|----------------------------------------|--------------|
| サワン・セノSEZ<br>(特別経済区)                | 2003 | サワンナケート | 商業、サービス、工業                             | 政府+民間(マレーシア) |
| サイセターSEZ<br>(総合開発区)                 | 2010 | ヴィエンチャン | 農産物加工、木材加工、<br>軽工業、観光、電機、機械、<br>新エネルギー | 政府+民間(中国)    |
| VITA Park<br>(特別経済区)                | 2011 | ヴィエンチャン | 工業、商業、サービス                             | 政府+民間(台湾)    |
| パクセー・ジャパン日系<br>中小企業専用SEZ<br>(特定経済区) | 2015 | パクセー    | 工業                                     | 政府+民間(日本)    |
| ボーテンSEZ<br>(特定経済区)                  | 2003 | ルアンナムター | 商業、観光(ホテル、カジノ)、<br>ロジスティックス            | 民間(中国)       |
| ゴールドトライアングルSEZ<br>(特別経済区)           | 2007 | ボーケーオ   | 観光(ホテル、カジノ)、<br>商業、サービス                | 政府+民間(中国)    |
| プーキアオSEZ<br>(特定経済区)                 | 2011 | カムアン    | 商業、サービス、教育、<br>空港、ロジスティックス、<br>工業      | 民間(ラオス)      |
| タートルアンSEZ<br>(特定経済区)                | 2011 | ヴィエンチャン | 商業、観光、<br>サービス(病院、学校等)                 | 民間(中国)       |
| タケーウSEZ<br>(特定経済区)                  | 2012 | カムアン    | 観光(ホテル、カジノ)、<br>商業、ロジスティックス、<br>サービス   | 政府+民間(ラオス)   |
| ロンタンSEZ<br>(特定経済区)                  | 2012 | ヴィエンチャン | サービス、観光(ゴルフ、<br>ホテル)                   | 民間(ヴェトナム)    |
| ドンポーシーSEZ<br>(特定経済区)                | 2012 | ヴィエンチャン | 商業、住宅、公共機関(大<br>学等)                    | 政府+民間(マレーシア) |
| ルアンパバーンSEZ<br>(特別経済区)               | 2016 | ルアンパバーン | 商業、観光、<br>サービス(病院、学校等)                 | 民間(ラオス)      |

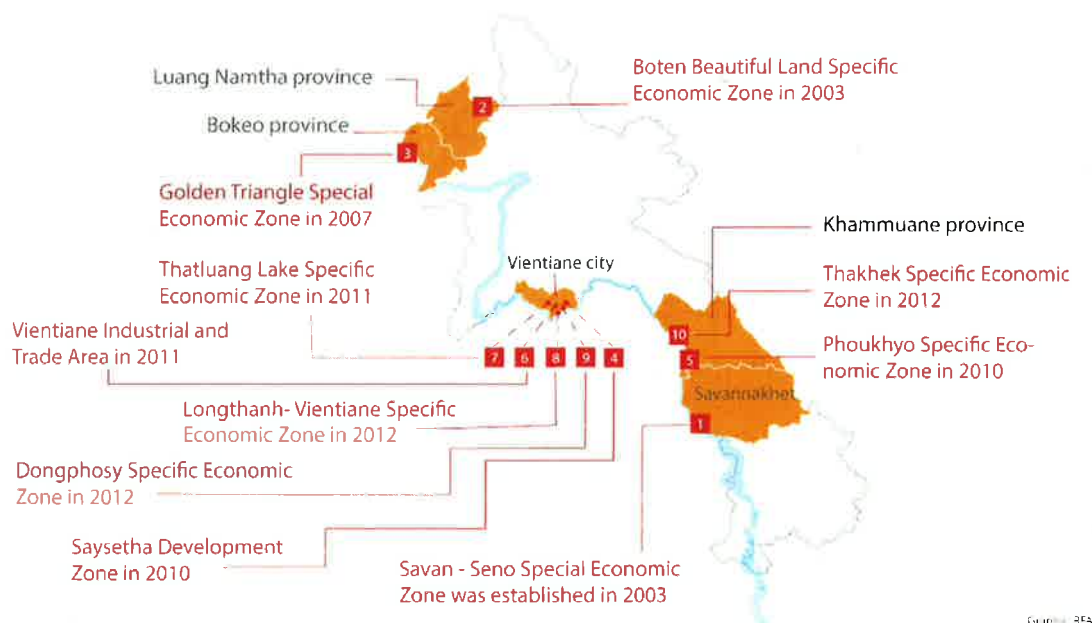
(出所) JETRO「ラオス投資ガイドブック2016」等に基づき筆者作成

(注) 赤字は製造業誘致を主目的とする特区。青地はカジノ観光特区(ラオス政府が風紀紊乱を理由に停止、純粋観光特区として再建中)。他はタイ国境の通関地点であり、国境貿易・観光の振興を狙った特区。

ボーテン、ゴールド・トライアングル両特区のようにカジノ観光による経済振興を目指して失敗したものもあるが、サワン・セノ特別経済区を皮切りとして製造業誘致を

主目的とした経済特区を、タイ国境沿いの首都ヴィエンチャン周辺に集約的に順次整備し、タイ国境の通関点に国境商業・観光の振興のために経済特区を設定してきた。また、「タイ・プラス・ワン」の流れを踏まえ、ラオス進出を考える日本中小メーカーに特化したパクセー・ジャパン日系中小企業専用特区を2015年に整備した。

図24 ラオスの経済特別区の配置



(出所)Radio Free Asia(<http://www.rfa.org/english/news/laos/leases-04262017142704.html>)

#### (複数援助国の一つとしての中国の援助プロジェクト)

ヴィエンチャン新都市開発プロジェクトの状況に目を奪われがちだが、タートルアン特定経済区から受ける第一印象とは裏腹に、3(2)で論じたように、ラオスは1990年代以降豪州西側資本、タイ・ヴェトナム資本の活用により鉱物資源開発・水力電力発電所整備を進めてきており、2000年代後半に中国は鉱物資源開発・水力電力発電建設分野での投資を目覚ましく伸ばしたものの、ラオスは複数国のバランスを取ることで特定国に一辺倒になる事態を回避してきた。

例えば、中国雲南省はメコン川上流に位置する水力発電の盛んな地域でありラオスが電力輸出する余地は狭いが、ラオスの下流域に位置し環境規制により発電所建設が困難化しているタイでは経済成長に伴い電力供給が制約要因化している大メコン地域の電力状況に即して、ラオスはタイとの協力による水力発電所建設を優先して進めてきた。近年、「タイ・プラス・ワン」の動きを活かして国内に外資メーカーを誘致するべく国内供給を目的とする水力発電所の建設を盛んに行いつつあるが、タイ輸出向け水力発電所建設を優先するタイ資本はラオス国内供給に関心が低いことから、巧みに中国資本とラオス資本を活用して電力整備を進めている(表8参照)。

経済特区に関しても、製造業分野では、「タイ・プラス・ワン」を進めるべくタイ国境の首都ヴィエンチャンにサワン・セノ特別経済区、V I T A Park特別経済区、サイセター総合開発区をそれぞれマレーシア、台湾、中国資本を活用して整備を進めており、日本中小企業専用のパクセー・ジャパン特定経済区をラオス南部のタイ国境地帯に日本資本により整備している(表9参照)。カジノ観光については、中国企業が賭博行為の禁止されている中国から賭博目的の訪問者を徒に増やすのに躍起となり、経済特区が観光特区ではなく無法地帯となってしまったボーテン、ゴールデン・トライアングル両特区はあるものの、ヴィエンチャンでは、ゴルフ観光を中心としたロンタン特定経済区(ゴルフ場、ホテル、住宅2000棟建設)、ラオス初の商業・小売を中心としたドンポーシー特定経済区(免税店、百貨店、展示場、ホテル)(注74)をそれぞれヴェトナム、マレーシア資本に活用して整備しつつある。

ラオス資本も経済特区のデベロッパーとして成長しつつあり、ラオス中部のメコン河畔のタイとの国境では第3友好橋の開通と合わせて国境貿易の振興を図るべくタケーク特定経済区が設定されたが、内陸コンテナ・デポ等ワン・ストップ・サービス可能な貿易・物流拠点の構築はラオス資本(Jo Bounmy Group)が進めている(注75)。最新の経済特区は2016年に認可されたラオス中央部のルアンパバーン特別経済区であるが、世界遺産登録されたルアンパバーンで文化的整合性を保ちつつ郊外型ニュータウンを作る試みがラオス資本(Phousy Group)により進められている(注76)。

(注74) ドンポーシー特定経済区のデベロッパーのU P L Lao社はラオスで長年活動してきたマレーシア資本であり、米国、シンガポール、マレーシア、中国の企業・投資家との合併により、高級アウトレット、複合開発プラザ、340店舗のショッパハウスに加え統合リゾート、近代的医療施設を含む小都市開発(53.9ha)を推進しており、2018年完成までにDIY depot、Hypermarket、Retail Mall等を運営する海外テナントと協働しつつ出店者を募っていく予定(Vientiane Times紙、2015年10月5日付)。

(注75) Vientiane Times紙、2015年10月22日付。タケーク特定経済区はラオス資本が推進するプロジェクトであるが、ラオス資本がデベロッパーを務めるラオス初の経済特区はプーキアオ特定経済区であり、S V Group(発電、鉱物開発、運輸、ホテル観光、貿易を手掛ける総合事業会社)がビジネス・財務関連施設等をメインとした特区整備が進められている。

(注76) Vientiane Times紙、2016年1月19日付

### (ラオスの長期的発展を踏まえた中国の援助・投資)

このように、ラオスは鉱物資源開発、水力発電所整備だけでなく大規模プロジェクトの典型でもある経済特区開発においても、複数の外国資本を巧みに活用して(さらには自国資本も参入させて)、特定国一辺倒にならないよう配慮してきていることが分かる。中国はカジノ観光特区やタートルアン特定経済区では、被援助国の長期的発展を無視した自国国有企業等の短期的利益に重きを置いたプロジェクトを展開したが、総体的に見ればラオス政府は巨大な中国を巧みにコントロールしている。タートルアン特定経済区における新都市開発と並行して、中国は2010年以降首都ヴィエンチャンで1000haの工業

団地の整備を進めているが(サイセター総合開発区)(注77)、輸出用農作物加工と繊維・雑貨等軽工業の企業立地を目指しており、「タイ・プラス・ワン」等の地域補完型工業化ではなく、ラオスの競争優位を活かした工業を育てようとするものとなっている。

ラオスは農業政策で「市場ベースの農業」を掲げているが、タイ等へのキャベツ等野菜・コーヒーの輸出に加えて、タイ等に農産加工品(筍・ベビーコーンの缶詰、ポテトチップス用馬鈴薯、ケチャップ用トマト・ペースト等)の原料を輸出するだけでなくラオス国内で原料を加工した上でタイに輸出することが目指されている。また、繊維・雑貨等はタイ、ヴェトナムの人件費高騰によりラオスがコスト競争優位に立ちつつあるが、アパレル製造でラオスに不足する製造加工技術を有する外資企業を誘致し、国内に技術移転し自国メーカーを育成しようとしている。こうしたラオスの取組にサイセター総合開発区の構想は合致するものであり、中国雲南省等の食品加工メーカーやアパレル・メーカーがサイセター総合開発区への進出を検討している。

(注77) サイセター総合開発区のデベロッパーはラオ中国総合投資有限会社(雲南省海外投資有限公司(Yunnan Provincial overseas Investment) 75%、ヴィエンチャン都政府25%出資)であり、1億2800万ドルを投じて2012～2015年インフラ整備、2016～2020年開発、2021～2030年に工業開発の3期開発を進めている。総合開発区の58%が工業地区、42%が生産地区として開発され、輸出用農産物加工と軽工業を中心とした企業誘致を予定している。同総合開発区は、中国商務部と雲南省政府が重点を置く国家級の海外経済協力区の一つとされる、2015年にラオ・中国東岩石油化学(The Lao-China Dongyan Petrochemical) (出資比率は雲南東岩実業有限公司75%、ラオス燃料公社20%、ラオ中国総合投資有限会社5%)が1億7922万ドルを投じて石油精製工場建設に着手、2016年末より試験操業を開始(年産でオクタンガソリン29万トン、ディーゼル47.4万トン、LPG1.8万トン、ベンゼン1.26万トンを生産予定)。

サイセター総合開発区だけでなく、中国はラオスの経済特区構想に従った形で空港・道路等の交通インフラ整備プロジェクトを展開している。中国はUNESCOの世界遺産に認定された古都ルアンパバーン近傍の国際空港整備に5700万ドルの借款を供与、新国際ターミナル建設により滑走路の距離を1800mから2500mに延伸し、2013年の新規開港で中型旅客機の離発着が可能となった。2007年の当初構想ではエアバス、ボーイングの大型機の離着陸を想定していたが、ルアンパバーン観光等の航空需要に合わせた計画修正がなされている(なお、ラオスは中国から2006～2008年にプロペラ機4機を購入)。また、中国は2007年にラオスを縦貫する国道13号線南部をカンボジアの7号線に延長する連結道路(6km)を無償資金協力により建設するとともに(総費用2500万ドル)、ヴィエンチャンと北部をつなぐ国道13号線北部についても、特に傷みのひどい78kmについて2009年にアスファルト舗装と5本の橋の改修を行った(注78)。

(注78) 国道13号線南部はメコン平野を通過する急カーブや急坂のない道路であるのに対し、国道13号線北部は山岳地帯を通り屈曲した急坂が続く道路であり、全線で舗装はされているが、損傷箇所が目立ち定期的な維持管理が必要となっている(林克彦(2012)「陸封国ラオスの挑戦—GMSのハブへ」、流通経済大学『流通経済大学流通情報学部紀要』17(1), pp. 113-126)。同道路は首都ヴィエンチャンと世界遺産ルアンパバーンを経由し中国国境に至るため対中貿易で利用が拡大している。ラオスは中国だけでなく日本・韓国等からも国道13号線北部の道路補修・橋梁敷設支援を受けており、日本は1998～2005年に道路補修・橋梁敷設を無償資金協力している。

#### 4. 結論 ～スリランカとラオスは何が違ったのか～

##### (1) スリランカとラオスの運命の違い

中国の四位一体型の対外援助がスリランカとラオスの経済開発にもたらした効果は対照的である。

中国は政府、企業を問わず中国型発展モデル(被植民地国初の経済大国化の成功体験)を理想としており、アフリカ等においても大規模インフラ整備と経済特区による外国企業誘致による輸出志向型成長を売り込んだ。中国の対外援助では、援助額が急増した2000年代後半以降、プロジェクト形成の主体が中央政府から国有企業に移行しており、国有企業は被援助国の全体最適(経済発展)ではなく部分最適(自社の手掛けるプロジェクトの規模及び収益の最大化)に基づきプロジェクト形成したことから、過剰な大規模インフラ整備が被援助国のプライオリティを無視して実行に移され、実需を無視した机上プランであることから、中国型発展モデルの狙いである外国企業誘致も進まず輸出志向型成長どころか国家債務累積による成長制約が発生することも生じた。

ラジャパクサ政権下のスリランカは中国国有企業主導の援助プロジェクト形成の罫に嵌った典型例であろう。スリランカが経済特区に輸出志向の外資メーカーを誘致する場合、同国最大の産業集積があるだけでなく、インド洋海運の中核拠点のコロンボ港とバンダラナイケ国際空港を擁する首都コロンボ圏に絞った形での経済特区が賢明であり、それに対応した港湾・空港・道路整備を行うべきだった。しかしながら、ラジャパクサ政権は人口10億人の潜在的巨大市場と低賃金労働を有する中国と人口2100万人弱の自国の違いを十分理解せず、首都コロンボ圏でコロンボ港の大拡張を行う一方で、首都コロンボ圏及び中部州キャンディ圏に並ぶ第3の経済圏を南部の一漁村に過ぎなかったハンバントタに建設しようとして、ハンバントタ港、マッターラ・ラジャパクサ国際空港等の大規模インフラ整備に着手し、当然の結果として海運・航空需要が存在しないため「無用の長物」化させる。また、北部縦貫道路及び南部高速道路が2000年代に日本等により整備されたが、中国国有企業の提案になる両道路の延伸工事はスリランカ経済の発展にとり意義が乏しく、中国に対する国家債務の累積により工事が中断されている。

一方、ラオスは小国である。3(1)で引用したように、日中米に小国として臨むタイが逆に大国として臨むとした周辺国の一つがラオスである。ラオスは人口670万人の内陸に封鎖された最貧国であり、人口2100万弱で発展途上国の経済的上位集団にいるスリランカと比べれば国力に劣り産業基盤も脆弱である。しかしながら、ラオスは鉱物資源開発、水力発電所整備だけでなく大規模プロジェクトの典型でもある経済特区開発においても、豪州等西側資本、タイ・ヴェトナム資本など複数の外国資本を巧みに活用して(さらには自国資本も参入させて)、特定国一辺倒にならないよう配慮してきた。確かに、中国がカジノ観光特区等で自国企業の短期的利益のままに「暴走」するのを止められな

かったが、ラオスは総体的に見れば巨大な中国を巧みにコントロールしており、サイセター総合開発区はラオスの競争優位を活かして輸出用農作物加工と軽工業工業を育てようとする「真摯」なものとなっている。

## (2) 運命の違いをもたらした3要因

スリランカとラオスの差は何から生じたのか。内戦終結後のスリランカが内戦地復興や地域間経済格差解消等のため巨額の援助資金を必要としたのと同様、最貧国のラオスも国家発展のための開発資金を援助国・国際機関に依存せざるを得なかった。当然、ラオスも巨額の資金供与を約束する中国の対外援助は魅力的であり、中国から援助を引き出すためには中国国有企業等の意向に靡く(靡かざるを得ない)こともあったはずだが、対外援助による経済開発の全体仕上がりは中国等個別国の意向ではなくラオスの意向に沿ったものになっている。両国の違いは偏に以下の三点にある。

- |                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>①経済実態に即した明確な発展戦略の有無</li><li>②中国一辺倒にならない複数国によるマルチ援助環境の有無</li><li>③政権のガバナンスの強弱</li></ul> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## (実態に基づく国家の発展戦略の有無)

第一に、国家の発展戦略を考えると、スリランカが外資メーカーの誘致による輸出志向型成長について具体的なビジョンがなく、1990年代以降アジア圏諸国が同一戦略で工業化を図ろうとしている中で差別化できなかったのに対し、ラオスは1990年代から鉱物資源・電力輸出により外貨を獲得しつつ国内インフラを整備し産業基盤を構築し、2000年代以降は大メコン圏の枠組の中で中国雲南省・東南アジア大陸部との連結性を高め、「タイ・プラス・ワン」「チャイナ・プラス・ワン」等の流れを踏まえた地域補完型工業化を追求している。

このため、スリランカでは、国全体の発展像や発展の方向性を踏まえたインフラ・プロジェクト選定や経済特区設置がなされず、中国の同時多発的な経済成長(人口10億の潜在的巨大市場と無尽蔵の低賃金労働に惹かれて進出する先進国・新興国企業が後を絶たず、沿岸部を中心に全土に乱立気味の経済特区がほとんど外資誘致に成功し輸出志向型成長を遂げてしまった)を安易に真似し、「無用の長物」に過ぎない大規模インフラを建設してしまった。これに対して、明確な発展戦略を有するラオスは、経済特区の設定や道路等インフラ整備はその発展戦略に沿った形で優先順位を付け、多少は時間がかかって適切な対外援助を得て実行に移している。



### (複数国のマルチ援助環境の有無)

第二に、特定国に過度に依存しないマルチ援助環境の存否に関しては、スリランカはタミール人独立運動を展開したLTTEを殲滅する過程と殲滅後もタミール人への迫害・人権侵害を続けたため、伝統的ドナーから復興援助・人道援助以上の援助を期待できなくなり、中国が港湾・空港・高速道路等の大規模インフラ整備や経済特区建設への援助を期待できる唯一の主体となったのに対し、ラオスはソ連崩壊による後ろ楯の消滅の中で1990年代に豪州、日本、タイ等援助先の多様化を図り、複数国に鉱物資源開発・水力電力基盤整備への援助を競わせてきたが、2000年代の大メコン圏とASEANの地域経済統合の流れの中でタイ、ヴェトナム、中国だけでなくマレーシア、シンガポールも援助先に交えた形で経済特区の建設・運営を進めている。

スリランカは援助先が中国に収斂した結果、中国国有企業主導のプロジェクト形成に対して拒否することを難しくし、さらには中国国有企業とラジャパクサ大統領等有力政治家との(おそらくは贈収賄を伴う)結託を生じさせ、ラグジャヴィーヤ石炭火力発電所の石炭納入を巡る不正疑惑に象徴されるプロジェクト形成・運営の私利益化を招いた。これに対して、ラオスは援助関係企業との間で贈収賄がゼロとは言えないが(注79)、複数国の競合するマルチ援助環境のお蔭で中国だけを優先せずに済み、複数国の援助提案を吟味することで自国発展に最適のプロジェクトを選び出すことができた。

(注79) NGOトランスパレンシー・インターナショナル(Transparency International)の「世界汚職ランキング(2014年版)」は世界175カ国・地域の公共部門の腐敗度合いを調査し清潔度を指数化(最大100)しているが、ラオスはバングラデシュと並び清潔度145位となった(ヴェトナム119位、インドネシア107位、タイ85位、フィリピン85位)。

### (政権のガバナンスの強弱)

第三に、ガバナンスに関しては、内戦終結後のスリランカは国家として再統合の必要に迫られたが、従前より統一国民党・スリランカ自由党の二大政党のいずれもが選挙で完全な勝利を収められず、連立・政党連合により議会多数派を形成する脆弱な状況にあり、強力な政権が指導力を以てスリランカを統合して行くことが困難だった。こうした中、南部沿岸の人口1万人程度の漁村に過ぎないハンバントタ県にコロンボ圏、キャンディ圏に並ぶ経済圏を零から立ち上げることは、ラジャパクサ大統領が自己の選挙区であるハンバントタ県に利益誘導するものと批判されても仕方のない行為であり、中国国有企業等を工事請負人としたプロジェクトでは、ラグジャヴィーヤ石炭火力発電所を巡るトラブルを見ても国益優先とは思われない状況が外部からも観察できた。ラジャパクサ政権は内戦終結後の国民支持を追い風に2010年総選挙で大勝するものの、結局、国内景気は大規模な公共工事により一時的なブームに湧いたとしても続かず、与党スリランカ自由党内でラジャパクサ大統領の親中路線・大規模インフラ整備に反対する反対勢力

が強まり、同大統領は強力なリーダーシップを発揮できなかった(2010年総選挙勝利で得た政治的影響力は大統領の三選規定の廃止に消費される形となった)。

一方、ラオスは1975年の建国以来ラオス人民革命党による一党独裁体制が採られているが、政策は9人で構成される党政治局と49人で構成される党中央委員会において決定され、革命第一世代の長老が長く政治指導にあたり人民革命党の支配を固めてきた。発展途上国は独裁的政権の下で強権的に資源・人員を動員した方が急速な経済発展が可能となることは韓国、シンガポール、中国等で観察されたことであるが、ラオスでは、国家主席が社会主義革命を主導した長老から革命第2世代に円滑に継承されることが予定されており、ラオスも独裁的体制の下で資源・人員を動員して急速な発展を達成する地合いは存在している。

小国には小国なりの外交があり、小国でも賢明な政府を持てば地域大国であるタイ、ベトナム、中国に囲まれていても自主性を保つことは可能である。我が国では、ベトナム共産党とラオス人民党はもともと同一組織だったことを認識している人は少ないが、ラオス人民革命党の第一世代はベトナム戦争でヴェトコンとして闘った経歴を有する猛者である。ラオスは建国後ベトナムを後ろ楯としつつソ連の支援を受けて国家の基礎固めをしてきたが(このためソ連・ベトナムの対外政策に同調し中国とは事実上の断交状態にあった)、1990年代初のソ連崩壊と東欧社会主義国の消滅を受けて全方位外交に転じ、ソ連の援助がゼロとなった状況下、欧米諸国・国際開発機関に接近して援助を引き出しつつ、(コンセッションの形で土地を対価として)豪州・タイ・ベトナム・中国等から開発資金を引き出してきている。外交において大国にも屈しない強さと柔軟性は、ラオスのガバナンスの堅牢さから生まれてきたものと考えられる。

### (3) 一帯一路構想におけるラオスの対中交渉振り

日本の国内報道では、一帯一路構想における高速鉄道建設において中国に振り回される小国ラオスという見方が支配的であるが(注80)、スリランカとの対比でラオスを見直すと「中国に振り回される弱者」という見方が正しいか疑問に思われてくる。「振り回されている」素振りをしつつも、ラオスは交渉を長期間化して(「最貧国に資金負担は容易でなく即断できない」と回答しても道理に反しない)、その間、別の援助プロジェクトを進行させつつ、中国側を焦らせて譲歩を引き出してきているのではないだろうか。

(注 80) 産経新聞の中国報道は批判的観点に立つ傾向があるが(例 同紙「ラオス：経済特区で顕著な『中国化』『一帯一路』掲げ侵食(2015年5月1日付)」等)、Newsweek Japan「何もなかった建設予定地、中国ーラオス鉄道が描く不透明な未来」(2016年5月16日付)、Reuter「焦点：中国の『一帯一路』構想、東南アジアでブレーキ」(2016年6月9日付)のように中国が小国ラオスに対して高速鉄道プロジェクトを強要し、資金負担についても過大な分担を求めているとする記事が多い。

一帯一路構想において中国は雲南省昆明から東南アジアを経由してシンガポールまで高速鉄道で結ぼうとしているが、東南アジア大陸部に進出する関門であるラオスではなかなか資金条件で合意できず工事の目途が立たない状況が続いてきた。ラオスの成長戦略を踏まえれば、高速鉄道建設に飛び付く必要がないのは当然である。現在、同国は、ASEAN及び東南アジア大陸部の経済統合の中でタイ・ヴェトナム向け電力輸出を拡大して外貨収入を増やしつつ、東西回廊整備やタイの中進国化に伴う賃金高騰で生まれてきた「タイ・プラス・ワン」の動きを捉えて地域補完型工業化を進めることを優先している。中国の高速鉄道構想は中国雲南省・東南アジア大陸部の連結性を著しく改善させる重要な取組であるとしても、直ちに着手しなければならない性格のプロジェクトではなく、むしろタイ・ヴェトナムと同様にトラック輸送に陸運の大部分を依存するラオスでは、中国雲南省と東南アジア大陸部を結ぶアジア・ハイウェイ整備の方が中国との貿易投資関係を拡大する上で効果が高い。

東南アジアとシンガポールを結ぶ高速鉄道プロジェクトを巡るラオス・中国間の交渉は2010年にスタートしており、2013年には総工費70億ドル(2012年のラオスの名目GDPは94.0億ドル)のほとんどを中国が低利融資(2%、30年間)することで両国国境のボーテンとヴィエンチャンを結ぶ高速鉄道建設(421km)が首脳間で合意された。しかしながら、その後、中国が実務者レベルでラオスに対して建設費用の負担を求めてきたため(中国輸出入銀行が無条件での破格の優遇ローンに反対し土地担保等を要求)、最貧国のラオスには資金負担は難しく交渉は振出しに戻り長期化することとなった。こうした中、中国は、ラオスの華人政治家(華人政治家はラオスで珍しく唯一)レンサワット副首相の退任前にプロジェクト合意を取り付けるべく工作、2015年12月に総工費60億ドルのうち42億ドルを中国が負担、ラオスは中国輸出入銀行の譲与的ローン(2%、30年間)により10億ドル弱を負担することで決着(ラオス国有企業が残額負担)、両国間で合意に至った。

ただし、中国とラオスの高速鉄道建設は直ちに着工したわけではなく、2015年12月の着工式後もラオス政府は土地収用資金の確保や土地収用交渉に難航を理由として鉄道建設を棚上げし続けている。中国とラオスの高速鉄道は、タイが中国と交渉中であるバンコク・ノンカイ間の高速鉄道計画が成立しない限りバンコクと接続できず、建設の意義は格段に低下するため、中国・タイ交渉の成行きを見る必要があったためである。結局、中国とタイは融資条件で折り合えず、プラユット暫定首相がタイ政府の自己調達資金で当初予定の3分の1にあたるバンコクとタイ北部ナコンラチャシマ間のみを建設すると発表(中国の譲許的借款は2~7%であるのに対し日本の借款は1%台)、ナコンラチャシマからラオス国境ノンカイまでの区間は無期限延期となった。

この間、ラオスは、カジノ観光の失敗により塩漬け状態に陥っているボーテン特別経済区とゴールデン・トライアングル特別経済区に関して、中国・ラオス間の高速鉄道建設を契機に再び観光特区として開発すべく中国政府と交渉を行い、ボーテン特別経済区

でバス交通網整備、大型観光施設・物流倉庫建設等の援助を引き出している(11月に北京を訪問したトンルン新首相が習国家主席と合意文書に署名)。そして、2016年12月、中国の東南アジア縦断高速鉄道構想はタイ最北部とラオスとの接続は未定ながら、中国・ラオス間の区間工事に着工することとなった(今後5年間で中国鉄路国際有限公司を工事請負事業として完成を予定。33駅、旅客鉄道は最高速度時速160km、貨物鉄道は時速120kmで運行)。

このようにラオスは(タイも同様ながら)一帯一路構想に関する中国との交渉において、東南アジア他国と中国との交渉を睨みつつ、自国に最大の利益が最大化するように交渉を重ねている。高速鉄道建設に関して、タイは日本カード(1%台の譲与的ローンによる新幹線建設)を持っており、日本新幹線も中国高速鉄道も標準軌を採用しているため(中国は高速鉄道・一般鉄道ともに標準軌を採用。日本は高速鉄道には標準軌、一般鉄道には広軌を採用)接続性があり、タイ国内の高速鉄道は中国ではなく日本に依存できる(日本の優先順位と一致するかは別問題として)。ラオスには日本カードはないものの、中国の東南アジア大陸部進出の関門という地政学的位置と、中国とタイ等との高速鉄道建設に関する交渉状況をカードとして最大限度の外交交渉を展開していると評価できるのではないだろうか。

#### (4) 日本への含意

第1部でも論じたように、一帯一路構想について、日本がこれを止める理由もなければ、これを促進する理由も特段ないように思われる。確かに、米国オバマ政権が中国のアジア圏での経済的影響力を抑え込む意図で推進してきたTPPが、2017年2月に発足したトランプ政権が脱退を表明した結果、事実上「空中分解」の危機に陥っており、アジア圏における中国の経済的影響力の拡大をTPPにより食い止めることを考えてきた日本にとり、対中戦略の前提が崩れた形となったことから、国際的孤立を回避するために日本もAIIIBに加盟して一帯一路構想に積極的に関与すべきではないかとする向きが一部にある。政権発足後100日間を経ても国内政治においてリーダーシップを確立できないトランプ政権が、TPPに代わるアジア太平洋地域における国際経済構想を近い将来に打ち出せるか、TPPに協力してきた同盟諸国を説得して構想支持に向かわせることができるかは甚だ疑問であるが、長期的な戦略のないままに「右顧左眄」しても仕方がない。はたして日本は慌てて一帯一路構想に飛びつく必要があるのだろうか。

#### (投資効率が低くロシアとの地政学的問題を内在する一帯地域)

第一に、一帯については、陸封の辺境地帯に在る中央アジア5カ国にとり経済発展のチャンスであるが、17世紀以来世界経済は海上貿易により連結され発展してきており、陸封され中核的世界市場から隔絶された中央アジアはやはり経済活動コストが大きい。

最終的に中国にとり投資効率の悪い資金投入になるのではないかと考えられ、あえて日本が中国と競合し合う必要性には乏しいのではないだろうか(中国は自国を起点とした巨大経済圏を構築するとしているが、中央アジアは鉄鉱石・石炭・石油等の天然資源に恵まれているとはいえ人口規模等を考えると東アジア・東南アジア・南アジア並みの成長可能性が果たしてあるのだろうか)。また、中国はロシアとの関係について楽観的であるが、中央アジア諸国に進出する中国は早晩ロシアと対立関係に陥らないだろうか。カザフスタン、キルギスタン、ウズベキスタン等において中国の経済的影響力が高まっているが、ロシアははたして中国の影響力拡大をどの程度まで容認するのか不透明である。日本としては「遠交近攻」の考えから中国がロシアと衝突するのを放置しておけばよいのであり、中国と対抗して中央アジアで援助合戦を行い「消耗」する必要はない。

#### (経済安全保障の観点から日本が撤退できない一路地域)

問題は一路である。別稿「大陸国家と海洋国家」において、日本は自由民主党・鈴木善幸政権が1981年に「1000海里シーレーン防衛構想」と打ち出して以来「シーレーン防衛」は経済安全保障の要となっており、日本から東南アジア・インドを経由して中東・東アフリカに至る海上ルートの自由と安全を確保する必要があり、中国の「真珠の首飾り構想」と「一路構想」が日本の国益とぶつかる問題に関して、日本の一帯一路への関与と絡めて論ずる予定であるが、海上ルートの要衝となる国・地域において日本は影響力を維持する必要がある。財政資金等の制約からすべての国・地域に関与できないとしても、海上ルートを繋ぐ拠点となる国・地域への影響力を巡る競争からは撤退できない。

日本の海上ルートの自由と安全の確保において、ラオス、スリランカはそれぞれ異なった重要性を有する。かつてのラオスは日本にとり中国、タイ、ヴェトナムに陸封された緩衝国に過ぎなかったが、ASEANの地域統合の流れの中で、東南アジア大陸部中央部でタイ・ラオス・ヴェトナムを繋ぐ東西回廊の要となった。東西回廊はタイを中核拠点としてASEANに生産拠点を分散させる日本企業のサプライ・チェーンをつなぐ基幹ルートとなりつつあるが、この基幹ルートを太く強いものに成長させて行くためには、日本としてもラオスに対する影響力を維持しなければならない。中国は東南アジア大陸部を北方から南方に縦貫することでASEAN地域と陸路つながることを目指しており、日本の東西横断の動きと中国の南進の動きがインドシナ半島でぶつかり合う形となっており、日本が東西軸を中心とした経済的な連結性を強化するための経済支援等の関与を怠った場合、インドシナ半島における中核サプライ・チェーンはトヨタ等の日本企業が望む東西軸から、中国雲南省から陸路を経てASEANに向かう南北軸に切り替えられてしまう。

また、古来、海上ルートは陸上ルートと一体に確保されない限り維持できないが(現在でも海軍は空母部隊も含めて陸上を離れて活動できる範囲は制約される)、海上ルー

トは自国に敵対的でない友好的な国によりサポートされない限り維持できない。石油タンカーはコスト削減のため寄港数自体は極めて少ないが、寄港地だけでなく沿岸国のすべてが友好的でない限り運行は不可能となる。もともとスリランカはインドを最重要パートナーしつつも、インド洋海運の中核拠点としてインドだけに偏向しない全方位外交を基本としてきた。2000年代半以降、ラジャパクサ政権は中国から内戦鎮定のための巨額の軍事援助を受けるようになり、欧米の伝統的ドナー及び国際開発金融機関が人権侵害を理由に大規模支援を渋る中で、中国の対外援助が同政権にとり唯一確保できる対外援助となっていった。第2部で分析したように、中国の対外援助は国有企業主導でプロジェクト形成されるため被援助国の長期的発展ではなく中国企業の短期的利益に偏向した形となる可能性が内在しているが、スリランカは中国の対外援助の「悪い」面が顕在化した典型例となってしまい、実需を無視した大規模インフラが不良資産化し巨額の対中債務を残すこととなった。その結果、中国の対外援助で建設されたハンパントタ港はスリランカの債務返済の担保として中国に管理運営権が99年間譲渡されることになり、中国は自国海軍の寄港地としても同港を活用するに至った。南沙諸島の軍事基地化を進める中国は既に日本のシーレーンに対して「喉元に匕首を突き付ける」状況にあるが、このスリランカの状況は看過できるだろうか。

#### (マルチ援助環境の存在が分けたスリランカとラオスの運命)

日本はどのように一路地域に関与していくべきだろうか。2000年代半以降、発電所建設や道路・港湾整備等の海外インフラ・プロジェクトを収益源としている総合商社・重電メーカー等は、日本もA I I Bに加盟し大口出資国となることで、A I I Bの手掛けるインフラ・プロジェクトに参入する機会を確保して欲しいと主張する。しかし、日本がA I I Bに加盟しインフラ・プロジェクトに関与することで、日本ははたして一路地域における影響力を維持していけるだろうか。中国は一带一路でのインフラ整備に関してA I I B以外にもシルクロード基金や中国輸出入銀行等政府系金融機関の支援ツールを有しており、日本はA I I Bに加盟してA I I Bを通して一路地域の沿線国のインフラ整備を支援すれば、インフラ整備からは日本の「顔」が失われる(A D Bはインフラ整備だけでなく貧困撲滅・人道的支援等に重点を置いており、総裁は日本出身者であるもののA D Bの支援は日本の支援ということにはならない)。日本はむしろA I I Bから距離を置いて(A D Bとの相乗効果にも意を用いつつ)独自の立場から「日本」という「看板」を下ろさず、一路地域のインフラ整備支援にあたるべきであろう。

そして、日本がA I I Bから距離を置くことにより一路地域の援助環境を「マルチ化」できる。日本はカンボジア内戦でカンボジアへの対外援助を1979年以降打ち切ったが、ラオスには道路・橋梁整備、農業支援等を続けてきており、現在も日本企業のサプライ・チェーンとなる東西回廊整備を支援しようとしている。ラオスは3. で分析したように1990年代以降複数国によるマルチ援助環境を維持し続け、中国、タイ、ヴェトナム等一

特定国に過度に依存することなく、複数国でバランスを取りつつ自国の発展戦略に即した形で対外援助を獲得してきた。このマルチ援助環境が、ラオスがスリランカと異なり中国国有企業主導の対外援助の罫に嵌らずに済んだ大きな要因であったが、日本もラオスのマルチ援助環境を構成する大口援助国としてラオスの対外援助による開発戦略を適正なものとするのに貢献してきたと言えるのではないだろうか。

ラオスとは対照的に、スリランカの場合、2003年の内戦の一時的停止に伴い小泉政権は同年にスリランカ復興開発国際会議を主催しスリランカ復興に向けた国際援助を主導し、自らも4年間で45億ドルの支援を供出したが、2000年代後半のラジャパクサ政権の人道的に問題の大きな内乱鎮圧に欧米諸国が非難を強め対外援助を制約するのに日本も同調して大規模援助を抑制した。2006～2009年のイーラム戦争にもかかわらず、日本が伝統的ドナーと一線を画してスリランカ支援を継続していたならば、中国の対外援助のみがスリランカの開発政策を決定づける形にはなっていなかったと考えられ、欧米ドナーも自国企業のスリランカ投資を日本に独占させることを懸念する声に押されてスリランカ支援を抑制しなかった可能性がある。日本のインフラ整備等に対する援助が継続され、ラオスほどでないにせよマルチ援助環境がスリランカでも維持されていたならば、スリランカの開発プロジェクトも中国国有企業の短期的利益に歪められる度合いは減じたであろうし、複数国及び国際開発金融機関の助言を容れて最適発展戦略に基づくプロジェクト形成・実施ができたのではないかと考えられる。

#### (日本によるマルチ援助環境維持と一帯一路構想)

中国の一帯一路構想が「一路」において海洋国家・日本の国家利益と衝突する可能性があることを踏まえると、東西回廊のような陸上横断も含めた広義の「海上ルート」の確保の観点からは、日本としては、要衝国において「マルチ援助環境」の維持強化に努める必要があり、中国による援助の独占を回避しなければならないのではないだろうか。中国と一線を引いた援助の展開による「マルチ援助環境」の形成発展という観点からは、日本が自国の援助能力を中国援助に役立てることは論外であり、米国トランプ政権によるTPP否定によるアジア太平洋地域における対中経済構想の瓦解に極めて不安となることも理解できるが、日本は毅然としてA I I Bとは距離を置き、ADB等とも連携しつつ自主援助を行うべきである。これは第三国との提携・連携を排除するものではなく、むしろマルチ援助環境の醸成・強化のためには、例えばスリランカにおいてはインドとの共同・連携、ラオスにおいてはタイとの共同・連携が日本の援助政策において考えられるべきであろう。

中国の対外援助はアジア型開発投資に属するものであり、欧米の伝統的ドナーの貧困撲滅・人道支援にフォーカスした援助と異なり、被援助国の長期的発展のためにインフラ整備に重点を置いている。それ自体は伝統的ドナーが違和感を持とうとも悪ではなく、

対外援助に関する見解の相違に過ぎない。ただし、中国の対外援助では、プロジェクト形成が中央政府・公的専門援助機関ではなく中国国有企業に任されていることから、被援助国に①経済実態に即した明確な発展戦略、②中国一辺倒にならない複数国によるマルチ援助環境、③強固な政権のガバナンスが欠ける場合、被援助国の長期的発展ではなく中国国有企業の短期的利益に偏向した形で大規模インフラ・プロジェクトが立ち上げられ、大規模インフラが被援助国経済に何らの成長効果をもたらさないまま巨額の国家債務のみを残すケースが発生している。

第3部冒頭で「中国の国有企業主導の国際開発投資は毒に薬にもなる」と掲げたように、ラオスとスリランカにおける中国援助は、①経済実態に即した明確な発展戦略、②中国一辺倒にならない複数国によるマルチ援助環境、③強固な政権のガバナンスの有無が「毒」となるか「薬」となるかの運命を分けた。①経済実態に即した明確な発展戦略、③強固な政権のガバナンスは一見被援助国の固有の問題のように映るが、マルチ援助環境の存在する被援助国においては、複数の援助国・国際開発金融機関の提示する発展戦略を参考としつつ(彼等より専門的序言も得つつ)自国の経済発展戦略を練り上げることが可能であるだけでなく、政権のガバナンスも複数の援助国・国際開発金融機関等の監視により堅固なものとなる。したがって、スリランカとラオスの運命を分けた①②③の条件は相互に関連性を有しており、被援助国においてマルチ援助環境を醸成・強化することにより、中国の国有企業主導の国際開発投資から「毒」を抜いて被援助国の発展に役立つ「薬」とすることが可能となる。

とすれば、皮肉ではあるが、日本が中国の一带一路構想に対して独立の立場を採り、一路地域において独自援助を展開し被援助国の「マルチ援助環境」の醸成・強化に努めることが、中国の対外援助をして国有企業の短期的利益ではなく被援助国の長期的発展に資する形に誘導し、結果的に、一带一路構想が中国と沿線国の「相互繁栄」をもたらすことになる。中国が国際公約したように相互繁栄をもたらすことに成功すれば、米国トランプ政権が国際経済問題の解決を2国間交渉に委ねるとしてTPP等の国際経済レジームを軽視・放棄しようしている中、一带一路構想が米国政権の創り出した国際経済体制の「真空」を埋める「新世界秩序」となる結果を招来するのではないだろうか。それを日本が好むか好まざるかは知らないが。



## 参考文献

### 【日本語文献】

- 荒井悦代(2016)「内戦終結後のスリランカ政治」日本貿易振興機構アジア経済研究所  
荒巻英城(2012)「南部高速鉄道とコロンボ外郭環状道路(スリランカ)」、国際建設技術協会『国  
建協情報』2012年1月号  
石田正美編(2010)「メコン地域国境経済をみる」日本貿易振興機構アジア経済研究所  
稲垣博史、小林公、宮嶋貴之、杉田智沙(2014)「タイ経済の中期展望～2020年までは楽観でき  
ない見通し」、みずほ総合研究所『みずほ総研論集』2014年Ⅲ号  
大泉啓一郎(2008)「大メコン圏(GMS)開発プログラムとCLMVの発展—経済回廊整備で広がる可能  
性と日本の役割—」、環日本海経済研究所『環太平洋ビジネス情報』Vol. 8 No. 30  
大野泉(2013)「中国の対外援助と国際援助社会」、下村恭民・大橋英夫・日本国際問題研究所編  
『中国の対外援助』(日本経済評論社)  
大橋英夫(2008)「中国経済の構造転換と『走出去』戦略」、高橋五郎編『海外進出する中国経済』  
(日本評論社)  
大橋英夫(2013)「中国の非援助型対外経済協力」、下村恭民・大橋英夫・日本国際問題研究所編  
『中国の対外援助』(日本経済評論社)  
岡本信広(2015)「『一帯一路』は内陸部を発展させられるか?—重慶を事例に—」環日本海経済  
研究所『RRINA REPORT』No. 127  
オリエンタルコンサルツ(2010)「タイ国バンコク大量輸送網整備事業に係る案件実施支援調査  
(SAPI)最終報告書」(国際協力機構(JICA)委託調査)  
カザフスタン共和国政府(日本カザフスタン官民合同協議会訳)(2010)「2020年までのカザフス  
タン共和国発展戦略計画」  
菊池洋(2013)「時事問題研究—中国企業の海外投資と政策支援」、国際協力銀行『中国レポート』  
2013年1・2月号  
北野尚宏(2013)「中国の経済協力の現状」日本、貿易振興機構『中国経済』2013年4月号  
木村福成(2006)「南進する中国とASEANの対応」日本貿易振興機構  
金熙徳(2003)「戦後中国外交と対外援助」文部科学省学術フロンティア推進事業危機管理に関す  
る人文・社会科学学際研究2003-No. 7  
国際協力銀行(2014)「ラオスの投資環境(第2版)」  
国際建設技術協会(2004)「メコン地域のインフラ分野における今後の支援の在り方(提言)」  
ケオラ・スックニラン(2007)「東西回廊とラオス—第2次メコン国際橋完成で何が変わるか」、  
石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力—実現する3つの経済回廊—』情勢分析レポートNo. 4、  
日本貿易振興機構アジア経済研究所、134-156頁  
厳善平・湯浅健司・日本経済研究センター編(2016)「2020年に挑む中国 超大国のゆくえ」文  
真堂  
小島麗逸・堀井伸浩編(2007)「巨大化する中国経済と世界」アジア経済研究所  
小林誉明(2007)「中国の援助政策—対外援助改革の展開—」『開発金融研究所報』第35号、109-147  
頁  
斎藤尚登(2016)「中国ゾンビ企業が復活 鉄鋼過剰生産の削減は難航」、『エコノミスト』2016  
年8月2日号  
佐藤清一郎(2016)「ラオス発展の方向性 農業、鉱物資源、水力発電中心だが、労働集約型組立  
や観光も」大和総研  
佐野淳也(2016)「中国・習近平政権による第13次5ヶ年計画の推進—新常态に沿った経済発展は  
可能か」、環太平洋経済研究所『環太平洋ビジネス情報』Vol. 16 No. 62  
佐野淳也「中国・習近平政権による第13次5ヶ年計画の推進—新常态に沿った経済発展は可能  
か」『環太平洋ビジネス情報』Vol. 16 No. 62  
産経新聞「ラオス：経済特区で顕著な『中国化』『一帯一路』掲げ侵食」(2015年5月1日付)  
JFEテクニサーチ「ラオスにおける鉱業事情について」(2012年3月)  
末廣昭、宮島良明、大宮啓一郎、助川成也、青木まき他(2009)「大メコン圏(GMS)を中国から

捉えなおす」現代中国研究拠点研究シリーズNo. 3、東京大学社会科学研究所

杉本真一郎(2010)「ラオスにおける鉱業発展」、山田紀彦編『ラオス チンタナ・カーンマイ(新思考)政策の新展開調査研究報告書』(アジア経済研究所)

鈴木基義(2002)「ラオス—新経済体制下の模索」、末廣昭編『岩波講座 東南アジア史9「開発」の時代と「模索」の時代』、岩波書店、257-279頁

鈴木基義・ケオラ・スックニラン(2005)「進出と撤退からみるラオス外国直接投資」、天川直子・山田紀彦編『ラオス 一党支配体制下の市場経済化』アジア経済研究所、217-264 頁

鈴木基義(2006)「ラオスの地域補完型工業化」、天川直子編『後発ASEAN 諸国の工業化 CLMV 諸国の経験と展望』、日本貿易振興機構アジア経済研究所、63-99 頁。

鈴木基義(2007)「中国のラオス進出」、木村福成・石川幸一編『南進する中国とASEAN への影響』、日本貿易振興機構、201-215 頁

鈴木基義「地域補完型によるラオス工業化:日系企業の進出」(貿易研修センター、2012年6月29日)

スリランカ投資委員会(2015)「スリランカ投資ガイド」

石油天然ガス・金属鉱物資源機構「世界の鉱業の趨勢2015」

中国商務部国際貿易経済合作研究院(2014)「中国政府が新シルクロード構想を打ち出した目的」(みずほ総合研究所委託調査)

中国国家発展改革委員会・外交部・商務部(2015)「シルクロード経済帯と21世紀の海のシルクロードを共同で推進するビジョンと行動」

張業遂(2014)「一帯一路の建設を通じて中国の対外開放のレベルを一層高めよう」『中国発展観察』2014年第4期

中尾武彦・荒木三弥(2015)「IDJ REPORT アジア新時代 国際協力のパラダイム転換」『国際開発ジャーナル』702号、12-13 頁

日本政策投資銀行シンガポール駐在員事務所(2001)「タイの工業化の概要」

日本貿易振興機構バンコク事務所(2013)「タイ・インフラマップ」

日本貿易振興機構「通商弘報」48d26c3b8d276a20(2016年6月10日)

日本貿易振興機構(2016)「ラオス投資ガイドブック2016」

西澤信善、古川久継、木内行雄編(2003)「ラオスの開発と国際協力」めこん

日本通運株式会社航空事業支店国際貨物部(2015)「アセアン・陸路クロスボーダー輸送の現状と課題」(2015年10月19日)

Newsweek Japan「何もなかった建設予定地、中国—ラオス鉄道が描く不透明な未来」(2016年5月16日付)

朴京玉(2013)「中国における国際労務輸出の現状分析」、長崎県立大学東アジア研究所『東アジア評論』第5号

原洋之介、山田紀彦、ケオラ・スックニラン(2011)「中国との関係を模索するラオス」、RIETI Discussion Paper Series 11-J-007、経済産業研究所

藤村和弘(2009)「今日のラオスに於ける中国の進出—備忘録:現地報道の定点観測(2007年3月から2009年2月まで)」、立命館大学『立命館国際地域研究』第30号、99-117頁

堀一郎(2010)「アルセロール・ミッタル社のグローバル企業買収戦略」『愛知県立大学外国語学部紀要』第44号

堀一郎(2012)「ミッタル・スチール社の成長とグローバル・ビジネスモデル」『愛知県立大学大学院国際文化研究科論集』第13号

堀江正人(2014)「ラオス経済の現状と今後の展望—発展のビッグ・チャンスを迎える内陸国ラオス—」、三菱UFJリサーチ&コンサルティング『調査レポート』

堀江正人(2016)「タイ経済の現状と今後の展望—短期的には危機の可能性小だが、中長期的には停滞の懸念もあるタイ経済—」、三菱UFJリサーチ&コンサルティング『調査レポート』

馬成山(2007)『現代中国の対外経済関係』明石書店

三浦有史(2016)「中国を長期停滞に追い込む過剰生産能力—市場を支配するルールなき消耗戦の行方」日本総合研究所『Research Focus』No. 2016-005

三浦有史(2016)「過剰生産能力が問う中国習近平政権の力量—鍵は民間企業主導の産業再編」環太平洋経済研究所『環太平洋ビジネス情報』Vol. 16 No. 62

溝口誠悟(2012)「東アジアの鉄鋼業とビジネスモデル」『専修大学社会科学研究所月報』No. 583

山田浩次、大野佳哉、田中文夫、廣松新、梶原ちえみ、竹内広悟(2015)「海外建設分野における競合国に関する調査研究」国土交通省『国土交通政策研究』第125号

山田紀彦編(2011)「ラオスにおける国民国家建設 理想と現実」、日本貿易振興機構アジア経済研究所  
 山田紀彦編(2017)「ラオス人民革命党第10回大会と『ビジョン2030』」日本貿易振興機構アジア経済研究所  
 Reuter「ロイター4月企業調査：A I I B不参加でも8割『デメリットなし』」(2015年4月21日付)  
 Reuter「焦点：中国の『一帯一路』構想、東南アジアでブレーキ」(2016年6月9日付)

### 【中国語文献】

安徽建工集团(2016)「2015年建筑业发展统计分析报告」  
 中国証券報「設立亚投行的七个理由」(2014年10月23日付)  
 ([http://www.cnstock.com/v\\_news/sns\\_zxk/](http://www.cnstock.com/v_news/sns_zxk/))  
 中華人民共和国国务院報道弁公室(2011)「中国の对外援助」  
 中華人民共和国国家統計局「中国統計年鑑」  
 中華人民共和国国家統計局「中国商務年鑑(2010年版)」  
 中華人民共和国商務部對外投資和經濟合作司公表  
 (<http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/201602/20160201250935.shtml>)  
 中国工程建设网「对外承包工程项目融资的思考」  
 (<http://www.chinacem.com.cn/xmgl/2015-10/198923.html>)  
 裴長洪編(2009)「共和国對外貿易60年」人民出版社、北京  
 尹忠明編(2008)「中国經濟改革30年外經貿卷」西南財經大學出版社、成都

### 【英語文献】

A D B (Asian Development Bank) (2004) *The GMS, Beyond Borders, Regional Cooperation Strategy and Program 2004-2008*  
 A D B・A D B I (2009) *Infrastructure for a Seamless Asia*  
 A D B (2007) *GMS Transport Strategy 2006-2005 Coast to Coast and Mountain to Sea*  
 A D B (2011) *Energy Sector in Lao People's Democratic Republic*  
 A D B (2008) *Lao People's Democratic Republic: Building Lao PDR's Capacity to Develop Special Economic Zones* Technical Assistance Report No. 4032-01  
 A D B (2016) *The Role of Special Economic Zones in Improving Effectiveness of GMS Economic Corridors*  
 Besser, Peter (2015) *China's AIIB: Competition for Bretten Woods or an opportunity for Asia?* EU-ASIA ECONOMIC GOVERNANCE FORUM  
 Bhatia, Rajiv, Kunal Kulkarni, Lina Lee, and Shivani (2016) *Gayakwad Chinese investments in Sri Lanka*, GATEWAY HOUSE, Indian Council on Global Relations  
 (<http://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-sri-lanka/>)  
 Biswas, Rajiv (2015) *Reshaping the Financial Architecture for Development Finance: The new development banks* LSE Global South Unit Working Paper No. 2  
 Brant, P (2013) "Chinese Aid in the South Pacific: Linked to Resources?" *Asian Studies Review* 37(2): 158-77.  
 Brant, P and Dornan, M (2014) "Chinese Assistance in the Pacific: Agency, Effectiveness and the Role of Pacific Island Governments", *Asia & the Pacific Policy Studies* 1(2): 349-363  
 Brautigam, Deborah (2009). *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*, Oxford University Press, New York  
 Brautigam, Deborah (2011) "Aid with 'Chinese Characteristics': Chinese Foreign Aid and Development Finance Meet the OECD-DAC Aid Regime," *Journal of International Development*, 23, pp. 725-764  
 Board of Investment of Sri Lanka *Annual Reports*  
 Chen, Zhimin and Junbo Jian (2009) *Chinese Provinces as Foreign Policy Actors in Africa*, South African Institute of International Affairs  
 Chow, Daniel C.K. (2016) "Why China Established the Asia Infrastructure Investment Bank"

*Vanderbilt Journal of Transnational Law* No. 49

Clark, Helen (2016) *Laos: Struggling to get out of China's shadow*, Lowey Institute for International Policy, Sydney, Australia

Ceylon Electricity Board (2014) *Major Projects: Puttalam CoalPower Project*

Davies, Martyn, Hannah Edinger, Nastasya Tay, and Sanusha Naidut (2008) *How China Delivers Development Assistance to Africa*, Centre for Chinese Studies, University of Stellenbosch

Dhanapala, J and Gooneratne, J (2012) "Sri Lanka: China as a Model of Growth and Modernization", Muni, S.D. and Tan, T. Y. eds. *A Resurgent China: South Asian Perspectives*, New Delhi and Abingdon: Routledge.

Dollar, Davis (2015) *China's rise as a regional power: The AIIB and the 'one belt, one road'*, Brookings Institute Report

Doran, Matthew and Philippa Brant (2014) "Chinese Assistance in the Pacific: Agency, Effectiveness and the Role of Pacific Island Governance", *Asia & the Pacific Studies*, Vol. 1, no. 2, Wiley Publishers Asia Pty Ltd and Crawford School of Public Policy at the Australian National University

Downs, Erica (2011) *Inside China, Inc: China Development Bank's Cross-Border Energy Deals*, Brookings Institute

Dreher, Axel, Peter Nunnenkamp and Rainer Thiele (2011) "Are 'New Donors Different?' Comparing the Allocation of Bilateral Aid between nonDAC and DAC Donor Countries," *World Development*, 39(11): 1950-1968

Gonzalez-Vincente, R (2015) "The Limits to China's Non-interference Foreign Policy: Pro-state Interventionism and the Rescaling of Economic Governance", *Australian International Affairs* 69(2): 205-223

Hines, R. Lincoln (2016) *China, the AIIB, and the Strategic Utility of Inclusive International Institutions*, Cornell University

Hong, Sheng and Zhao Noag (2013) *China's State-Owned Enterprises: Nature, Performance and Reform*, World Scientific Publishing, Singapore

Hong, Zhao (2016) "AIIB Portents Significant Impact on Global Financial Governance" *PERSPECTIVE* no. 41, Yusof Ishak Institute

Hubbard, Paul (2007) *Aiding Transparency: What We Can Learn About China Exim Bank's Concessional Loans*, Center for Global Development

IMF *Direction of Trade Statistics*

Kaplinsky, Raphael, Dorothy McCormick and Mike Morris (2007) *The Impact of China on Sub-Saharan Africa*, IDS Working Paper, University of Sussex

Kiala, Carine (2010) *The Impact of China-Africa Aid Relations: The Case of Angola*, AERC Policy Brief, No1.

Kitano, Naohiro (2016) *Estimating China's Foreign Aid: 2014 Update*, JICA

Knittel, Siegfried (2015) *USA vs. China: Der pazifische Handelskrieg*, Blaetter fuer deutsche und international Politik

Lai, H. and Lu, Y. (eds) *China's Soft Power and International Relations*, Routledge, London.

Lao Ministry of Planning and Investment (2016) *8<sup>th</sup> Five-year National Socio-Economic Development Plan (2016-2020)*

Lao Central Bank *Annual Reports*

Lawrence, Shannon (2008) *Power Surge — The Impacts of Rapid Dam Development in Laos*, International Rivers, Berkeley, CA USA

Lim, Tai Wei, Henry Chan Hing Lee, Katherine Tseng Hui-Yi and Wen Xin Lim (2016) *China's One Belt One Road Initiative*, Imperial College Press

Lord, Montague J. (2012) *Evaluation of Support to Lao PDR's Special Economic Zones (SEZs)*, Universitaet Muenchen MPRA Paper No. 61053

Lum, Thomas (2009) *China's Assistance and Government-Sponsored Investment Activities in Africa, Latin America, and Southeast Asia*, Congressional Research Service, Washington DC, USA

Morris, Scott (2016) *Responding to AIIB U.S. Leadership at the Multilateral Development*

*Banks in a New Era*, Council on Foreign Relations

Morris, Scott and Gleavess, Madeleine (2015) "Realizing the Power of Multilateralism in U.S. Development Policy" *The White House and the World*, Center for Global Development

Nye, Joseph S. Jr. (2005) *Soft Power: The Means to Success in World Politics*, Public Affairs

Nye, Joseph S. Jr. and Wang Jisi (2009) "Hard Decisions on Soft Power: Opportunities and Difficulties for Chinese Soft Power," *Harvard International Review*, Vol. 31, No. 2, 2009

Nye, Joseph S. Jr (2012) "China's Soft Power Deficit?" *Wall Street Journal*, May 9, 2012

OECD (2009) *State owned enterprises in China: reviewing the evidence*

People's Republic of China (2011) *China's Foreign Aid: White Paper*. Information Office of the State Council, Beijing, China.

Pichet, Kunadhamaks (2015) *Thailand's Transport Infrastructure Development Policy 2015-2020*, Office of Transport and Traffic Policy and Planning, Government of Thai

Pradt, Tilman (2016) *China's New Foreign Policy - Military Modernization, multinationalism and the 'China Threat'*, Palgrave Macmillan

Quadir, F (2013) "Rising Donors and the new Narrative of South-South Cooperation: What Prospect for Changing the Landscape of Development Assistance Programmes" *Third World Quarterly* 34 (2): 321-338

Reilly, J (2013) *China's Economic Statecraft: Turning Wealth into Power*, Lowy Institute for International Policy, Sydney, Australia

Saidi, Myriam Dahman and Cristina Wolf (2011) *Recalibrating Development Co-operation: How Can African Countries Benefit from Emerging Partners?* Working Paper No. 302, OECD Development Center

Sato, Jin, Hiroaki Shiga, Takaaki Kobayashi and Hisahiro Kondoh (2011) "Emerging Donors' from a Recipient Perspective: An Institutional Analysis of Foreign Aid in Cambodia," *World Development*, 39(12): 2091-2104

Smith, G (2013) "Beijing's Orphans? New Chinese Investors in Papua New Guinea" *Pacific Affairs (Special Issue: Global Perspectives on Chinese Investment)* 86(2): 327-49

Soederberg, Marie (2010) "Challenges or Complements for the West: Is There an Asian Model of Aid Emerging?", Jens Stilhoff Soerensen ed. *Challenging the Aid Paradigm Western Currents and Asian Alternatives*, Palgrave Macmillan

Sri Lanka Central Bank *Annual Reports*

Wesley-Smith, T (2013) "China's Rise in Oceania: Issues and Perspectives" *Pacific Affairs* 86(2): 351-72

Wesley-Smith T and Porter, E. A. (eds) (2010) *China in Oceania: Reshaping the Pacific ?*, Berghahn Books, New York

Wolf, Charles, Xiao Wang and Eric Warner (2013) *China's Foreign Aid and Government-Sponsored Investment Activities Scale, Content, Destinations and Implications* RAND National Defense Research Institute

World Bank (2014) *LAO Development Report 2014 Expanding Productive Employment for Broad-Based Growth* Report No. ACS9577

Yang, J (2011) *The Pacific Islands in China's Grand Strategy: Small States, Big Games*, Palgrave Macmillan, New York.

Zhu, X., (2015) "Demystifying the Role of Chinese Commercial Actors in Shaping China's Foreign Assistance: The Case of Post-war Sri Lanka. Stability", *International Journal of Security and Development*. 4(1), p. Art. 24. DOI

#### 【英文雜誌・新聞記事等】

Adaderana (Sri Lanka) "Government won't bear costs of Norocholai fire" (December 2, 2010)

Adaderana (Sri Lanka) "Cause of Lakvijaya breakdown identified" (July 24, 2012)

China Daily (中国日报) "Sri Lanka hails China's intention to invest in southern economic zone" (January 9, 2017)

Colombo Page "Sri Lanka's china-built coal power plant failed 271 day since start" (January 23, 2014)

Daily News (Sri Lanka) "Norochcholai sub-standard" (March 8, 2016)  
 Financial Times "White House declares truce with China over AIIB" (October 9, 2016)  
 Daily Mirror (Sri Lanka) "Power cuts again" (August 8, 2012)  
 Daily Mirror (Sri Lanka) "Norochcholai Coal Power Plant at a standstill" (January 29, 2013)  
 FORBS "For Sale: The World's Emptiest International Airport" (July 18, 2016)  
 KPL News (Laos) "Chinese Company to Build Cement Plant in Oudomxay Province" (February 25, 2009)  
 KPL News (Laos) "Yunnan Power Invests US\$3 Million in Cassava Plantation in Oudomxay" (May 8, 2007)  
 News 1st (Sri Lanka) "Matala Airport records greater revenue from non-flight related activity" (January 14, 2016)  
 Reuters "With Chinese push, Sri Lanka boosts power generation by 11 pct" (March 22, 2011)  
 Reuters "Sri Lanka imposes daily power cut after Chinese plant fails again" (July 24, 2012)  
 Sunday Observer (Sri Lanka) "US \$ 5 B INVESTMENT IN HAMBANTOTA: 1, 235 ACRES FOR INDUSTRIAL ZONE" (February 19, 2017)  
 Sunday Star Times (Sri Lanka) "Throw some light" (January 12, 2014)  
 Sunday Times "Coal power chaos: Chinese firm fumes: Top official defends Norochcholai plant, dismisses bribery charge" (February 2, 2014)  
 Sunday Times "Perspectives on Increasing Foreign Debt Burden" (February 27, 2011)  
 Sunday Times "Is our External Debt Sustainable?" (June 15, 2014)  
 Sunday Times "More power for China in Norochcholai: MoU to prevent 'technical failures' to be signed with China's Ministry of Commerce during President Xi's visit to Sri Lanka" (August 31, 2014)  
 Sunday Times "Troops clear wild animals from Mattala airport" (March 18, 2016)  
 The Economic Times (Sri Lanka) "Chinese naval ships to use Gwadar port after Colombo snub" (April 15, 2016)  
 The Economist "Our bulldozers, our rules - China's foreign policy could reshape a good part of the world economy" (July 2, 2016)  
 The Maritime Executive "China's Gwadar Port Nears Completion" (April 14, 2016)  
 The Nation (Thai) "Revolutionizing the infrastructure in Thailand" (January 20, 2016)  
 The Sunday Leader (Sri Lanka) "A Costly Breakdown" (January 12, 2014)  
 The Times of Islamabad "C P E C: Pakistan - China Naval Collaboration for the defence of Gwadar Port" (August 1, 2015)  
 Vientiane Times "Date for resuming land concessions unsure" (June 29, 2007)  
 Vientiane Times "Rubber Investment Top Notch in Luang Namtha" (June 29, 2007)  
 Vientiane Times "Govt. Outlines Plans for That Luang Marsh Development" (March 21, 2008)  
 Vientiane Times "China to Grow Cassava for Biodiesel" (September 9, 2008)  
 Vientiane Times "No more rubber for Luang Namtha" (November 11, 2008)  
 Vientiane Times "Joint Venture to Expand Vangvieng Cement Factory" (November 12, 2008)  
 Vientiane Times "Chinese Investors Bounce Away from Rubber" (January 8, 2009)  
 Vientiane Times "Boten, Laos — The Chinese ghost town" (March 11, 2015)  
 Vientiane Times "Over US\$180 million invested at That Luang Marsh project" (July 28, 2015)  
 Vientiane Times "Laos, Thailand seek bilateral cooperation at SEZs" (August 12, 2015)  
 Vientiane Times "Laos to have inland container terminal at Thakhek SEZ" (October 21, 2015)  
 Vientiane Times "Govt approves new SEZ in Luang Prabang" (January 27, 2016)  
 Vientiane Times "Land concessions for development continue in Vientiane" (March 30, 2016)  
 Vientiane Times "Progress made on SEZ in Luang Prabang" (January 23, 2017)  
 VOA News "Slowing China Economy Ripples Into Laos" (July 13, 2016)  
 Zeit "Niederlage fuer die Finanzmacht USA" (April 15, 2015)