

中国の戦略的経済連携

ねもととしのり
根本敏則

一橋大学大学院商学研究科教授

中国は20の国・地域と隣接している。具体的には、北から時計と反対回りに、モンゴル、ロシア、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、アフガニスタン、パキスタン、インド、ブータン、ネパール、バングラデシュ、ミャンマー、ラオス、ベトナム、フィリピン、香港、台湾、日本、韓国、北朝鮮である。国境をめぐる争いが多くなるわけである。

ただ、今世紀に入り中国は10カ国以上との国境係争を解決し、国境地帯の共同開発を志向し始めている。ついこの間、わが国は尖閣諸島問題での中国の強引な外交手法に辟易したわけだが、中国は硬軟うまく使い分けしていると見なすべきである。本稿では中国の軟らかい近隣諸国との戦略的経済連携について考えてみたい。

中国の西には上海協力機構に加盟する諸国が存在している。なお、同機構はソビエト連邦崩壊後に、関係国が上海で署名した「国境周辺軍事関連での相互信頼の向上に関する協定」をきっかけとして設立されている。協定名が示すように、設立当初の主旨は各国における軍事信頼性の向上および国境の安定だったが、近年では国際交通インフラ整備に関し協力関係を構築する場としても機能し始めている。

というのも同機構の国々は天然資源に恵まれているが、鉄道などの交通インフラが脆弱であったため、その開発はあまり進んでいなかった。天然資源を輸入したい(同時に家電、自動車などを輸出したい)中国は、2008年からカザフスタン、タジキスタン、ウズベキスタンに対し、国際鉄道輸送強化に向けて協力をを行うこととなった。さらに、ロシアが加わり中国・ヨーロッパ間鉄道輸送の整備を進めることを確認している。なお、経済関係の深まりとともに、中国とそれら国々との貿易額は年々増えている。

南に目を転じてみよう。中国とASEANとの間では2010年1月に自由貿易協定が発効し、ASEAN先行加盟の6カ国に関しては、すでにほぼすべての品目で関税が撤廃されている。さらに、経済関係を深めるために、中国は両地域間の国際交通インフラの整備、越境交通協定の締結などを進めている。

その中でも、大メコン地域開発プログラムに位置付けられている南北回廊沿いのプロジェクトに力を注いでいる。雲南省を含む大メコン地域開発プログラムは、かねてからアジア開発銀行が主導する地域開発計画で、2つの南北回廊、東西回廊、南部回廊が同地域の国際交通ルートに指定されて

いる。

南北回廊のひとつは広州から南寧、ハノイをぬけてホーチミンまでのルートであり、他のひとつは昆明から北部ラオス(ルアンナムタ)をぬけてバンコクに至るルートである。後者に関しては、中国がラオス内の国道の整備を行っている。さらに南に下ったラオス・タイ国境の第4メコン橋は中国とタイがその整備費を折半して建設が進んでおり、2011年には完成する予定である。なお、ラオス内の同回廊沿いには中国資本のホテル、カジノが立地しており、実質的に元経済圏が形成されつつある。鉄道に関しても、中国は昆明からシンガポールまでの汎アジア鉄道建設計画を発表しており、関係国に同鉄道整備のため低利融資を申し込んでいる。

昆明の北800キロメートルには機械工業の発達している重慶がある。すでにバンコクがASEANの中で自動車生産の拠点に育っており、自動車部品メーカーの集積も進んでいるが、道路、鉄道で重慶、バンコクがつながることになれば、部品の相互供給などが進み、さらに効率的な国際工程間分業体制が実現すると思われる。

なお、中国とASEAN諸国に立地している自動車メーカーは、これまで工場の新増設に忙しく、最適な部品調達先の選定、その国際部品調達ネットワークの構築を行う余裕がなかった。今後日本を含めて国際部品調達ネットワークの再編が行われるはずである。

わが国周辺でも、中国は近隣諸国との協力関係の構築に余念がない。特にロシアとの国境係争に終止符を打ち、国境地帯を開発する計画である「中華人民共和国東北地

区とロシア連邦極東および東シベリア地区の協力計画綱要」、さらに北朝鮮を含めた「中国図們江区域協力開発計画綱要」を相次いで打ち出している。

直接日本が関与する経済連携促進の仕組みとして日中韓物流大臣会合がある。同会合は、過去3回開催されているが、シームレス物流システムの実現など目指すべき施策の方向に関し共通認識は形成されてきている。しかし、2010年10月に大きなニュースが飛び込んできた。中韓が協定を結び、RORO船・フェリーに積載するトレーラ・シャーシの相互乗り入れ(これによりコンテナの相手国シャーシへの積み替えが不要となる)を実施し始めたようである。

シャーシの相互乗り入れに関しては、2006年の第1回会合から指摘されていた問題だが、わが国は安全性の確保、事業者の調整などの面で、実現までにはもう少し時間がかかると整理していた案件である。なお、中国・韓国間ではかねてより、15船社が17の航路でRORO船・フェリーを運航しており、その物流量は近年増えていたという。日本より相互乗り入れのメリットが大きかったと思われる。ただ、今回日本が出遅れたことは間違いない。

わが国は尖閣騒動の経験から、中国を国際ルールに則らない国と見なしていないだろうか。それは一面的すぎる。一方で、中国は国際協定を結びODAを駆使して、したたかに近隣諸国と経済連携を強めようとしている。逆にシャーシ相互乗り入れ問題など、日本が国内事情から経済連携の申し入れにうまく対応できていないケースもあるのである。日本にも独自の戦略的な経済連携施策が必要である。