

第2部

一带一路構想をめぐる経済と安全保障

第5章 オーストラリアのインド太平洋インフラストラクチャー外交

ジェフリー・ウィルソン

インフラおよび連結性 (I&C) は、インド太平洋地域における戦略的競争の新たな領域として現れた。I&C は、これまではこの地域の課題としては些細な問題にすぎなかったが、2013年に中国が立ち上げた画期的な一帯一路構想 (BRI) により、一躍脚光を浴びるようになった。その後、多くの他国政府が独自の I&C 計画を立ち上げ、中には一帯一路構想と競合するものもある。これらの目的は、表向きには、地域経済の発展および経済統合を阻害している「インフラ格差」を埋めることである。しかし、それと同時に、地域の経済構造をいかに発展させるべきかという、競合する地経学的なビジョンも反映している。今や数千億ドルに上る融資がインド太平洋の輸送、エネルギーおよび通信事業に投じられている。

インフラ競争は、オーストラリアの外交政策にとって厄介なジレンマとなっている。これらの計画は、一方ではオーストラリアの重要な経済パートナーにおける連結性向上インフラのための、待望の資本と専門的技術の提供を約束している。他方、特にガバナンスの透明性および特定の重要インフラ事業が持つ安全保障上の影響の観点から、中国の一帯一路構想には重大な懸念がある。一帯一路構想とどう適切に向き合うかについて、政策担当者やビジネス界では亀裂が生じている。オーストラリア政府は、2018年に米国が打ち出した競合するインフラ戦略を公式に支持しているが、5年間にわたり一帯一路構想に対する政策を明確にしていない。この現状は、政策矛盾のリスクを露呈するもので、オーストラリアの立場は、地域大国の間で「味方を選んで」と取られかねない。

とはいえ、現在のインド太平洋におけるインフラの市場は、中国と米国の提案を越えて拡大している。近年、多くの政府や地域機構が I&C 計画を立ち上げている。いずれの計画も、連結性に関する明確な「青写真」を備えており、目標、ガバナンスの仕組み、制度的メカニズムは様々である。どれもオーストラリアのインフラ外交、特に東南アジアの新興経済パートナーとの関係において有益になる

ような、多くのチャンネルを提供するものである。残念なことに、オーストラリアは、中国か米国かとされる選択肢を越えるような政策論議には至っておらず、それ以外の地域メカニズムとの関与を排除している。こうしたインフラ・ジレンマを回避するために、オーストラリアは、幅広い計画全体にわたって、地域の I&C アジェンダに対する貢献を多様化する戦略を策定すべきである。

オーストラリアのインフラ・ジレンマ

インフラ外交は、近年、オーストラリアの外交政策の道具として加わった。オーストラリアは、近隣諸国のインフラ・プロジェクト(1990年代後半のベトナムのミートゥアン橋建設など)を支援してきた長い実績があるが、これらの活動は、従来、援助計画の従属的な要素として考えられてきた。しかし、同地域のインフラ格差による経済的悪影響への関心が高まるにつれ、オーストラリアもまた、正式なインフラ計画を立ち上げた、多くのインド太平洋諸国の政府の一つとなった。2015年、同国は「オーストラリア・経済インフラ援助投資戦略 (Strategy for Australia's Aid Investments in Economic Infrastructure)」を立ち上げた。同戦略は、地域におけるインフラ・プロジェクト支援に関するアプローチについて、初めて整理して述べたものである (DFAT 2015a)。同戦略は、オーストラリアによるインフラ建設への財政的な拠出額 (2013-14年における地域のニーズのわずか 0.3%と推計) は少ないため、オーストラリア独自の貢献から恩恵を得られるような「変革をもたらす」プロジェクトに的を絞る必要があると認めた。従って、同戦略の優先事項では、プロジェクトに民間部門の資金を動員すること (公的支出の効果を増大させるため)、人材開発およびジェンダーの側面を計画に盛り込むことならびに貿易の流れおよび地域間の連結性を向上するような種類のインフラに的を絞ることが強調された。

オーストラリアが正式なインフラ戦略を採択したのは、中国の一带一路構想 (BRI) への明確な対応であった。2013年に立ち上げられた一带一路構想の目的は、中国とユーラシア・太平洋の近隣諸国との経済的連結性を改善することである。同構想は、動員的なイニシアティブとして機能しており、その中で中国の機

関（主に国有産業および国有銀行）が、地域のパートナーに対し、インフラ・プロジェクト向けの融資および技術支援を提供している。プロジェクトの交渉は通常、中国と受け入れ国政府との間で二国間ベースにより行われる。一帯一路構想は、経済的・戦略的動機の双方があることが特徴である。経済的には、同構想は、中国の西部地域を発展させ、隣接するパートナーとの一層の貿易統合を促進し、中国の莫大な外貨準備高を活用し、余剰生産能力のはけ口を提供する。戦略的には、一帯一路構想の目的は、海外における中国の政治的影響力を強化し、中国のエネルギー供給を確保し、同国の外交的イメージを改善し、近隣諸国に対する同国の経済的影響力を拡大することである（Cai 2017; DFAT 2015b）。

一帯一路構想は、大きなインフラ・ニーズを抱えた途上国政府には歓迎されることが多いものの、オーストラリアにおいては意見が分かれている。肯定的な面と考えられるのは、1兆ドルに相当する可能性があると推計される（Hillman 2018a）大量の資本が開発面で重要なプロジェクトに投入されること、オーストラリアにとって重要な経済的パートナーへの輸送・通信リンクの改善により、新たな貿易および投資機会が開かれることである（Wilson 2018）。しかし、一帯一路構想の戦略的影響に関しては、以下のような複数の懸念事項が提起されている。

- ・ 国有企業が管理するプロジェクトの透明性が低く、ガバナンスの仕組みが最小限であること。これにより、「グッド・ガバナンス」による開発融資を損なう可能性がある（Hillman 2018b）
- ・ 「債務の罫」の可能性。経済規模の小さい国々は、大規模なインフラ融資について、財政的に持続的な返済ができない（Hurley et al. 2018）
- ・ スリランカのハンバントタ港、パキスタンのグワダル港など、中国が支援する複数の軍民両用港湾プロジェクトをめぐる安全保障上の懸念（Brewster 2017）
- ・ インフラ支出が、経済規模の小さい国々に対する地政学的影響力争いに利用されるリスク（AFR 2018）

オーストラリア政府は、これらの競合する懸念事項のバランスを取るとともに、一带一路構想と、同構想がオーストラリア独自のインフラに関する取り組みとどのように相互に作用するかについて、一貫した立場を築くために苦心してきた。時には、前向きなメッセージもあった。例えば、2016年にビジネスの関与に関する NGO として「オーストラリア・中国一带一路イニシアティブ」(Australia-China One Belt One Road Initiative) を立ち上げた (DFAT 2016) ほか、オーストラリアは一带一路構想に「大きなメリット」と「協力の機会」を見出しているという公式声明を公表した (ABC News 2017a)。しかし、インフラ協力の政府間メカニズムの正式な立ち上げに向けた中国のアプローチは、戦略的理由により、一貫して拒絶されてきた。これらのアプローチには、一带一路構想と北部豪州インフラ基金 (Northern Australia Infrastructure Fund) を「連結」させる提案、中国政府との一带一路構想協力に関する覚書 (MoU) に署名する提案が含まれる (The Australian 2017)。2018年には態度が硬化した模様であり、当時のジュリー・ビショップ外務大臣は、一带一路構想による太平洋島嶼国への投資は、「[これらの国々の] 長期的な主権にとって有害である」との懸念を公然と表明した (SMH 2018)。

太平洋島嶼国は以後、中国のインフラ外交に関して特に関心のある領域として浮上した。2016年、オーストラリア政府は、いわゆる「パシフィック・ステップ・アップ (Pacific Step-Up)」を公表した。この計画は、太平洋島嶼国政府への外交的関与を強化するものである (DFAT 2019)。インフラ外交は目立って取り上げられた。2019年、オーストラリアは豪州太平洋地域インフラ資金調達ファシリティ (Australian Infrastructure Financing Facility for the Pacific) を立ち上げた。同ファシリティは、地域におけるインフラを支援するための 20 億豪ドル規模の基金である (AIFFP 2019)。公式には開発イニシアティブの形をとっているが、観測筋の多くは、太平洋地域における中国によるインフラ支出の増加により、同国がこれらの経済規模の小さい国々に対する地政学的影響力を得るのではないかという懸念が動機の一因になっていると主張している (Bergin 2019; McGregor and Pryke 2018)。他の要因として、中国のインフラが地域の技術的連結のセキュリティを損なうのではないかというリスクが挙げられる。シドニー、ポートモレ

スピーおよびホニアラを結ぶ建設中の高速インターネットケーブルであるコーラル・シー海底ケーブル (Coral Sea Cable) は、オーストラリア政府による資金提供を受けた。これは、中国の通信事業者であるファーウェイ (華為技術) がプロジェクトに参加しないようにするためであった (SMH 2019)。

中国の一带一路構想に関する懸念とは対照的に、オーストラリアは競合する米国とのインフラ・イニシアティブとの協力には熱心である。2018年7月、外務・防衛閣僚協議 (AusMIN) において、豪米両政府は、インド太平洋における「共通のインフラ・アジェンダを推進する」意向を表明した (DFAT 2018a)。二国間のインフラ協力が AusMIN の議題になったのはこれが初めてであった。同月下旬、オーストラリア、米国および日本との間の三か国のインフラ協力覚書が公表された (MFA 2018)。これらの合意は、最近の米国による開発援助計画の改革を活用したものである。そして、新たに米国国際開発金融公社 (IFDC) が発足し、その前身機関の2倍となる投資ポートフォリオ上限 (600億米ドル) を備えるようになった (Akhtar and Tarnoff 2018)。米豪による声明は、中国や一带一路構想について明示的に言及してはいないが、透明性、持続可能性、民間部門の関与および債務負担の回避を強調するその公式な構想は、一带一路構想と競争できる I&C モデルの選択肢を提供するものと広く理解された (Pryke and McGregor 2018)。

「潜在的」で「資金不足」である米国のイニシアティブを支持し、一方で「確立して」いて「はるかに大規模な」中国のイニシアティブと間接的に競合するというオーストラリアの姿勢は議論を招いた。政治的なレベルでは、オーストラリアがインフラ・パートナーとして中国よりも米国を「選んだ」と解釈することは容易であり、結果として中国との二国間関係に悪影響をもたらした。経済的なレベルでも、リスクがないわけではない。多数の主要企業は、一带一路構想が創出する、地域における新たな市場機会からオーストラリアが除外されないように、同構想に関与することを支持している (de Jonge 2017; PwC 2018)。2018年10月、ヴィクトリア州政府は、中国と一带一路構想に関する独自の覚書について交渉するという大胆な措置をとったが、事前に連邦政府と協議しなかったとして首相から公の場で非難された (The Guardian 2018)。連邦レベルでも、貿易・経済派が支持

する一方で、安全保障コミュニティが反対するなど、政府内で亀裂が生じているという報道もある(ABC News 2017b)。このように、一带一路構想への関与がオーストラリアにとって戦略的リスクとなるのは明らかであるが、関与しないことも同じく重大な経済的リスクとなる。

インド太平洋のインフラおよび連結性をめぐる状況

オーストラリアのインフラ外交に関する議論において、中国および米国のイニシアティブが注目されているが、実際にははるかに幅広い計画が存在する。過去数年の間に、多くの政府および地域機構が、新規のI&C計画を立ち上げるとともに、既存の計画を活性化させてきた。表1には、インド太平洋において、今日最も顕著な8つの計画が掲載されている。その大部分は2013年以降に立ち上げられ、投資資本を割り当てている計画の予算を合計すると約1.5兆ドルとなる。これらの計画は、以下の3種類に分類できる。

1. 「国家計画」は、ドナー国が、援助計画を通じて、二国間ベースで、受け入れ国におけるインフラ・プロジェクトを支援するための資金援助・技術支援をコミットするものである。中国、日本および米国がそのようなイニシアティブを立ち上げている。中国の一带一路構想は、大部分が国営企業を利用する一方で、米国のIFDCは、民間資本の活用を目指している。日本のPQI(質の高いインフラパートナーシップ)は、政府開発援助(ODA)計画を通じて、「質の高い」インフラの促進を目指している。
2. 「多国間開発銀行(MDBs)」は、特定の融資基準を満たしたプロジェクトに融資および技術支援を行うものである。アジア開発銀行は、地域の主要な多国間開発銀行であり、現在、融資残高の59%がインフラ・プロジェクトを対象としている¹。アジアインフラ投資銀行は、中国が最近立ち上げたものであり、世界初のインフラ融資専門の多国間開発銀行である。

¹ 2017年までの10年間におけるADBによる融資の内訳。様々な年のADBの資料に基づく筆者による計算。

3.「規制対話」は、資金を提供しない代わりに、インフラ・プロジェクトの規制上の障壁を減らす政府間協力を重視している。これは、「投資の受け入れ体制が整っている」状態にするために規制の調和が必要となるような、国境を越えたプロジェクトにとって特に重要である。これらの対話は、ASEAN（東南アジア諸国連合）、APEC（アジア太平洋経済協力）および大メコン圏の枠組みの中で進められている。

表 1：インド太平洋の I&C 計画の比較

	イニシアティブ	設立年	加盟国	予算	活動	説明
国家計画	一帯一路構想 (BRI)	2013年	中国	公式予算なし、1兆ドル (推計)	FDI、ODA、融資、技術支援	国家機関が企業による海外の I&C への投資を支援
	質の高いインフラパートナーシップ (PQI)	2015年	日本	2,000億ドル	FDI、ODA、融資、技術支援	ODA 計画を通じて「質の高い」インフラを促進
	米国国際開発金融公社 (IFDC)	2018年	米国	600億ドル	FDI、ODA、融資、技術支援	I&Cプロジェクトへの民間部門の投資を活用
多国間開発銀行	アジア開発銀行 (ADB)	1966年	67か国・地域	1,470億ドル (引受資本)	融資、グラント、技術支援	長い歴史を有する地域 MDB。近年は I&C が主要な関心事項
	アジアインフラ投資銀行 (AIIB)	2015年	68か国・地域	1,000億ドル (引受資本)	融資 (商業融資のみ)	新たな地域 MDB。I&C プロジェクトに機能的に特化
規制対話	ASEAN 連結性マスタープラン (MPAC)	2010年、2016年	ASEAN 加盟 10 か国	なし	制度改革および能力構築	優先順位の高い I&C プロジェクトに関する拘束力のない政府間計画
	大メコン圏 (GMS)	1992年	カンボジア、中国、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム	なし	制度改革および能力構築	I&C を可能にする規制改革を促進するための対話プロセス
	APEC 連結性に関する枠組み (AFC)	2013年	APEC 加盟 21 か国・地域	なし	制度改革および能力構築	I&C プロジェクト実施のベストプラクティス手法の促進

出典：Wilson (2019)

I&Cをめぐる状況の特徴として特筆すべきなのは、提示されているガバナンスモデルが多様なことである。モダリティの観点では、資金援助・技術支援によりインフラを支援するものもあれば、その代わりに規制の調和を目標とするものもある。構造的に、国家計画は、二国間モデルを採用し、プロジェクトはドナー国と受け入れ国との間で交渉される一方、多国間開発銀行および規制対話では、国境を越えたインフラを支援するために多国間主義を採用する。公的主体対民間主体の問題については、主に国家による融資を利用するもの（中国の一带一路構想および多国間開発銀行）がある一方で、民間資本の利用に高い優先順位を置くもの（米国のIDFC およびAFC）や二つのモデルを織り交ぜたもの（PQI およびMPAC）もある。いずれもインフラ格差をなくすことを目的としているが、実現のためのメカニズムや資源は多彩である。インド太平洋の各国政府は、今や多様で競争的なインフラ協力の市場を享受しているのである。

その結果、これらの計画は明確な二者択一の選択肢を提示していない。ガバナンスモデルの多様性が意味するのは、いずれのモデルもお互いを完全に代替することはできないということである。実際、互恵的な役割分担を行う余地がある。これは、様々なメカニズムを完結したインフラ開発パッケージとして統合するものである。資金源の豊富な計画（一带一路構想、PQI、IDFC およびAIIB）、組織内に技術的能力および専門知識を備えた計画（ADB、AFC）および政府間協力を推進する対話メカニズムを提供する計画（GMS、MPAC）の間には、明らかな相乗効果が存在する。従って、インフラの選択は、勝者を選ぶのではなく、効率的な資源配分を選択するのである。I&C プロジェクトを成功させるには、金融的・政治的資本の双方が必要であるため、制度的ソリューションを組み合わせたアプローチを通じて達成するのが最善であろう。

オーストラリアのインフラ外交の多様化

インド太平洋には様々なI&C計画が存在するという状況は、オーストラリアの政策を計算する上で、中国や米国が提供するものから選択することよりもはるかに広い視野を持つべきであることを示唆している。他の選択肢は、インフラ外交の魅力的な機

会を提供している。特に多国間開発銀行および規制対話の多国間構造を踏まえれば、インド太平洋におけるルールに基づく秩序を支持するというオーストラリアの意図と一致するものもある。多国間計画は、中国や米国による二国間のイニシアティブよりも地政学的な論争を起こすおそれも低く、地域大国の中から「選んでいる」という認識を持たれずにインフラ空間で活動する方法を与えてくれる。こうした計画が近年のオーストラリアの外交政策の重点でなかったことは、機会損失といえる（2017年外交政策白書には、AIIB および一帯一路構想以外に明記されたものはなかった²⁾）。インフラ外交の多様化に向け、オーストラリアは今こそ踏み出してもよいのではないだろうか。

第一に、オーストラリアは新設された AIIB の創設メンバーとしての地位を活用すべきである。オーストラリアは、同銀行が開発融資の国際的なベストプラクティスを体現するよう、2015年に行われた制度に関する交渉において主要な役割を果たした（SELC 2015）。その結果、AIIB は開発融資の国際的なベストプラクティスを体現する、十分に練られた一連の融資政策を備えており、情報共有および合弁事業協定を通じて他の多国間開発銀行と緊密に協力している（Wilson 2018）。オーストラリアは、これらのガバナンスに関する取り組みや、37億ドルに上る出資額を最大限活用して、AIIB をインフラ外交の制度的手段として利用すべきである。これらの取り組みでは、インドネシア、ベトナム、インド等、オーストラリアと重要な経済関係を有する国々に重点を置くべきである。AIIB を通じて活動することは、中国主導のインフラ・イニシアティブに関与しつつ、同銀行の多国間構造のおかげで一帯一路構想をめぐる地政学的な問題の一部を回避できるという利点もある。

第二に、オーストラリアはインフラを日本との二国間協力の優先分野にするべきである。2015年5月に立ち上げた日本の PQI は、日本貿易保険（国営保険企業）との覚書が2018年11月に署名されるまで、オーストラリアでは実質的に注目されてこなかった（NEXI 2018）。この合意により、オーストラリアと日本の企業が協力できる

²⁾ 白書は唯一以下のように言及している。「中国、インドおよび日本が推進しているものを含め、複数の地域的なインフラ・経済関与イニシアティブが存在する」（Commonwealth of Australia 2017: 45）。

地域内のプロジェクトを特定するための情報共有が可能となり、二国間のインフラ協力の最初の枠組みとなった。しかし、投資の引き受けを越えたより広い分野で協力する余地がある。特に機会があるのは援助協力においてであり、AusAID（オーストラリア国際開発庁）と国際協力機構との間で発展させることができるだろう。PQIに割り当てられた2,000億ドルの資本や、その「グッド・ガバナンス」がオーストラリアの優先事項と一致していることを踏まえれば、オーストラリアの目的と価値観を共有するパートナーとのインフラ外交を拡大する大きな機会となる。

最後に、オーストラリアは、資金面の貢献よりも技術面の貢献を通じて、I&Cプラットフォームを創造的な形で支援することができる。オーストラリアがインフラ・プロジェクトに投資する財政余力は限られているが、設計、構築および運営における関連能力を有しているということは、オーストラリアのサービス企業やテクノロジー企業は資金面以外の役割において貢献する上で有利な立場にあるということである。オーストラリア企業によるインフラ・プロジェクトへの参入を推進する経済外交は、外国投資およびサービス貿易を通じて、援助計画における既存の能力構築活動を補完するだろう（DFAT 2018b）。その上、これを調整し、規制対話プロセスにつなげることができるという点で有益である。MPAC計画は、オーストラリアの貿易パートナーとしてのASEANの重要性を踏まえれば、相当の機会をもたらす上、ASEANオーストラリア開発協力プログラム（ASEAN-Australia Development Cooperation Program）の中で既に進行中の連結性に関する取り組みを活用することができる（Australian Aid 2018）。そのような取り組みにより、インフラ外交は「企業間の」領域に広がり、オーストラリアは現在のインド太平洋におけるあらゆる種類のI&Cイニシアティブの積極的な参加者となるだろう。

謝辞

本稿は、*Australian Journal of International Affairs* 誌（2019年第73巻第2号101～108ページ）に当初掲載された論考を更新したものである。出版者であるテイラー・アンド・フランシス（Taylor & Francis）社およびオーストラリア国際問題研究所に感謝申し上げる。

参考文献

- ABC News* (2017a). 'One Belt One Road: Australia 'sees merit' in China's new Silk Road initiative', 14 May.
- (2017b). 'One Belt, One Road: Australian 'strategic' concerns over Beijing's bid for global trade dominance', 23 October.
- Asian Development Bank (various years). *ADB Annual Reports*, Manila: ADB.
- Akhtar, Shayerah Ilias and Curt Tarnoff (2018). 'OPIC, USAID, and Proposed Development Finance Reorganization', *CRS Reports* (No. R45180), Washington, D.C.: Congressional Research Service.
- Australian Aid (2018). 'AADCP2 Streams - Connectivity', <http://aadcp2.org/streams/#connectivity>
- Australian Financial Review* (2018). 'Australia's Pacific play is all about China', 8 November.
- Australian Infrastructure Financing Facility for the Pacific (2019). About AIFFP, <https://www.aiffp.gov.au/about>
- The Australian* (2017). 'China snubbed on road and port push', 20 March.
- Bergin, Anthony (2019). 'Joint plan to thwart China's port storm', <https://www.aspi.org.au/opinion/joint-plan-thwart-chinas-port-storm>
- Brewster, David (2017). 'Silk Roads and Strings of Pearls: The Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean', *Geopolitics*, 22(2): 269-19.
- Peter Cai (2017), *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Sydney: Lowy Institute.
- Commonwealth of Australia (2017). *Foreign Policy White Paper 2017*, Canberra: Australian Government Publishing Service.
- Department of Foreign Affairs and Trade (Australia) (2015a). Strategy for Australia's Aid Investments in Economic Infrastructure, <https://dfat.gov.au/about-us/publications/Documents/economic-infrastructure-development-strategy.pdf>
- (2015b). 'China's 'One Belt, One Road': Economic implications for Australia', *Business Envoy* (July 2015), <https://dfat.gov.au/about-us/publications/trade-investment/business-envoy/Documents/business-envoy-july-2015.pdf>
- (2016). 'Australia-China One Belt One Road Initiative', <http://dfat.gov.au/people-to-people/foundations-councils-institutes/australia-china-council/grants/grantees/Pages/australia-china-one-belt-one-road-initiative.aspx>
- (2018a). '2018 Australia-U.S. Ministerial Consultations (AUSMIN)', <https://dfat.gov.au/news/news/Pages/2018-ausmin.aspx>
- (2018b). 'Infrastructure initiatives', <https://dfat.gov.au/aid/topics/investment-priorities/infrastructure-trade-facilitation-international-competitiveness/infrastructure/Pages/infrastructure-initiatives.aspx>
- (2019). 'Stepping-up Australia's engagement with our Pacific family', <https://dfat.gov.au/geo/pacific/engagement/Pages/stepping-up-australias-pacific-engagement.aspx>
- The Guardian* (2018). 'Scott Morrison rebukes Victoria for signing up to China's Belt and Road initiative', 6 November.
- McGregor, Richard and Jonathan Pryke (2018). 'Australia versus China in the South Pacific', <https://www.lowyinstitute.org/publications/australia-versus-china-south-pacific>

- Hillman, Jonathan (2018a). 'How Big Is China's Belt and Road?', *CSIS Briefs* <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>
- (2018b). 'China's Belt and Road Is Full Of Holes', *CSIS Briefs*, <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-full-holes>
- Minister of Foreign Affairs (Australia) (2018). 'Australia, US and Japan announce trilateral partnership for infrastructure investment in the Indo-Pacific', https://foreignminister.gov.au/releases/Pages/2018/jb_mr_180731.aspx
- Nippon Export and Investment Insurance (2018). 'Three-party MOU signed among DFAT, EFIC and NEXI', <https://www.nexi.go.jp/en/topics/newsrelease/2018111403.html>
- Sydney Morning Herald* (2018). 'Australia will compete with China to save Pacific sovereignty, says Bishop', 18 June.
- Hurley, John *et al.* (2018). 'Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective', *CGD Policy Papers* (No. 121), Washington, D.C.: Centre for Global Development.
- de Jonge, Alice (2017). 'Australia risks missing out on China's One Belt One Road', *The Conversation*, 16 May.
- PwC (2018). 'No seat at the table' <https://www.pwc.com.au/publications/the-press/no-seat-at-the-table.html>
- Pryke, Jonathan and Richard McGregor (2018). 'The new US–Japan–Australia infrastructure fund', *Lowy Interpreter*, 31 July.
- Senate Economics Legislation Committee (Australia) (2015). *Asian Infrastructure Investment Bank Bill 2015 [Provisions]*, https://www.aph.gov.au/Parliamentary_Business/Committees/Senate/Economics/Asian_Infrastructure_2015/-/media/Committees/economics_ctte/Asian_Infrastructure_2015/report.pdf
- Sydney Morning Herald* (2019). 'Sea cable boosts ties to PNG, Solomon Islands amid China influence', 28 August.
- Wilson, Jeffrey (2018). *Connecting the Asia-Pacific: Australian participation in China's regional infrastructure initiatives*, Sydney: Australia-China Relations Institute.
- (2019). *Blueprints for the Indo-Pacific: Infrastructure and connectivity programs for regional integration*, Perth: Perth USAsia Centre.