

第6章 一帯一路構想が欧州貿易に与える影響

アレッシア・アミギーニ

一帯一路構想は2013年に発表されて以来、中国の経済外交の核となり、世界の他地域の大部分の外交活動にも深い影響力を及ぼしてきた。世界中の多くの国々を幅広く包含するとの精神から、中国政府はこれを表向きには「構想(Initiative)」と呼ぶのを好むが、実際には、国内情勢や国際情勢の変化への対応として策定された中国の新たな開放戦略ともみなすべきである。

この構想は、貿易と投資の流れに留まらず、かつてなく層の厚い様々な手段を通じて中国を世界経済に組み入れようとするものである。中国政府が1990年代以降に、貿易と投資の流れに対する制度的障壁の軽減を目的として個々の相手国と次々に調印した二国間協定(現時点で国際投資協定202件、自由貿易協定14件に達する)と並行して、一帯一路構想は他の伝統的な地域統合の枠組みとは大きく異なる路線で「大ユーラシア大陸」を構築することを目指している。世界がこれまでに経験してきたのはルールに基づく地域統合協定であったが、中国による地域統合の方法はルールに基づくというより、各国に特有の利益に沿ったコアリションに基づくアプローチとなる傾向がある。そのため、一帯一路構想は世界の他の地域、より具体的に言えば欧州連合(EU)における国際的な経済・政治関係に多大な影響を及ぼすことになる。EUは、中国の各省を起点とする陸路と海路の広大なネットワークの最終目的地となるためである。

欧州は「新シルクロード」の陸海両路の終点である。一帯一路構想においては地理上の最終目的地であり、政治的な協力相手でもある。一帯一路構想は、欧州、旧ソ連地域、中央アジア、東アジア及び南アジア、中東といった以前は別々だった諸地域間の連結性を高めることを目指しており、地政学的安定と開発の拠点を構築しようとする長期的な世界戦略の一環として、これらの地域を「大ユーラシア」へと統合しようとするものである。したがって、EUにとっては、将来現れる世界最大の地域に連結される大きな機会となる。また、この構想は、アジア

の様々な地域における地政学的緊張と、米国を始めとする世界の主要大国における政策の不確実性が、多国間協力を深刻なリスクをもたらしている時代にあつて、二大経済大国間の経済・政治関係を緩和させることも目指している。しかしながら、競争関係にある二大国(米国と中国)の関係がさらに対立的になった場合、両国の板挟みになる大きなリスクがある。一带一路構想の登場以前にも、欧州と中国はすでに2013年に調印された「EU・中国協力2020戦略計画」を通じ、鉄道、海事、航空、通関円滑化など、連結性に関連する諸問題に関して定期的な対話をもってきた。しかし、一带一路構想においてはすべての欧州諸国が同等に重要なわけではない。実際には、欧州内の一带一路プロジェクトは中東欧及び欧州地中海諸国の二地域に集中している。このことが一带一路構想から最大限の効果を得ようとする域内競争を生じさせており、具体的に言えば、ドイツが(オランダ、デンマークと共に)中国のEU南部諸国への「選好」に懸念を抱く結果となっている。

一带一路構想はユーラシアにおける経済発展と地域の安定に寄与し、それによって中国とEUは共に新たな市場とエネルギー安全保障の面で恩恵を受けられる。したがって、欧州は一带一路構想を、単なる物理的及びデジタル的な連結性の向上よりもはるかに幅広い構想とみなすべきであろう。この目的に鑑みれば、EUに以下の政策を提言できる。

- 広範囲に及ぶ一带一路構想は、EU・中国間のよりハイレベルな政治対話を行うに値するが、欧州では現在そのような対話は行われていない。EU中国連結性プラットフォームは、欧州横断交通網(TEN-T)が一带一路構想の目的と合致する形で発展し、アジアから欧州に達するようにするため、大規模な長期インフラプロジェクトをどのように調整していくかについてのEU・中国間の対話の主たる制度的枠組みである。TEN-Tは1990年代前半から、交通・エネルギー・通信分野の連続する効率的なネットワークを通じた域内市場の機能の支援を目的とした欧州共同体レベルのインフラ政策となってきた。中国側は一带一路沿いの各国間の首脳会談や議論の

場の開催に非常に積極的であるが、一方で欧州にとっては、欧州自体の域内目標や近隣諸国との関係についての意思決定力の一部を失うリスクがある。また、EUと中国の間に依然として存在する制度的な貿易障壁に関する進展なしに両者間の連結性を高める道を開けば、現在の両者間にみられる市場アクセスの大きな格差がさらに悪化するおそれがある。

- EUには、東欧と中央アジアの地域的統合を目指す現在の競合する諸施策に関し、ハイレベル対話を開始する歴史的な責任がある。実際のところ、一帯一路構想はユーラシア経済連合（EEU）に代わる選択肢となる地域統合の取り組みであり、一帯一路構想に欠けている重要な点は、EEUとEUの間にあるような関係がないことである。一帯一路構想は、EUがロシアとの和解への道筋をつける可能性を見据え、中国との戦略的パートナーシップを安全保障分野での協力を通じて深めることにより、中央アジアにおける地理戦略的な野心を追求する新たな機会を開く可能性がある。それと同時に、中国、ロシア、ウクライナ及びEUはユーラシアに共通の経済上及び安全保障上の利益を有し、各国はその利益を、アプローチはそれぞれ異なるにしても共に追求することができる。以上のような状況の下では、欧州諸国にとっては、既存の秩序が欧州の価値観や利益には馴染みのないものに置き換えられていくのを受け身で眺めるよりも、旧ソ連諸共和国や中国と共通の言語を見つける努力をする方が得策である。
- 同様に、EUは欧州統合プロセスにおける矛盾の原因と考えられる現在の「17+1」（旧16+1）の枠組みの問題に対処しなければならない。「16+1」の枠組みは、中国と中東欧16カ国（アルバニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ブルガリア、クロアチア、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、マケドニア、モンテネグロ、ポーランド、ルーマニア、セルビア、スロバキア、スロベニア）の連結強化を目指す中国指導部により2012年4月に創設されたプラットフォームである。今日では、これまでに合意された16+1共同プロジェクトの多くに「OBOR（One Belt, One Road＝一帯一路）」の肩書が与えられており、これがEU域内統合政策に対する認識

にずれを生じさせるおそれがある。中東欧諸国は積極的な対中協力政策を採用できることを証明してきており、中東欧地域内と EU 内での中欧の地位に関して問題が生じている。EU 加盟国と非 EU 加盟国との間には、特に投資やインフラプロジェクトに関するルールや手続きの面で明らかな相違がある。このことが深刻な問題をもたらしており、EU 加盟国と非 EU 加盟国は中国主導の 16+1 の枠組みの下で共通の利益を見出しているものの、EU 加盟国と非 EU 加盟国とでルールや規制が異なることが開発プロセスにおけるボトルネックの原因だとみなしている。

- EU は、中国との二国間投資に関する共通の枠組みの欠如が招く結果を真剣に考慮する必要がある。事実、一帯一路構想は欧州諸国での各種のインフラプロジェクトへの中国の投資活動をさらに加速させるであろう。一帯一路構想が発表される前は、欧州における中国のインフラ投資は個々の EU 諸国や中東欧の非 EU 加盟国に向けられ、主として製造・サービス分野が対象であった。最近では中国企業が、一帯一路プロジェクトリストに含まれていることを後ろ盾とした大規模インフラプロジェクトへの投資を開始している。現在では、EU 域内市場の発展を支えてきた基本的な原則として EU の競争政策の核となっている法的なルールや手続きよりも、個々のプロジェクトを軸としたコアリションの構築が優先される傾向にある。

一帯一路構想は正しく評価すべきであり、軽視してはならないが、欧州は歴史的責任として、地域主義に対して閉鎖的で競合する取り組みよりも、多国間主義を優先しなければならない。このような共通の道筋に従った場合に限り、欧州と中国は長期的に続く協力を構築し、何千キロもの隔たりを埋めて互恵的な関係を目指すことができる。

イタリアが中国との一帯一路構想の覚書調印に至った経緯に関しては、次に挙げる出来事を思い起こす必要がある。中国メディアが 3月 18日 月曜日に、習近平国家主席が 3月 21日から 26日までの日程で訪欧し、イタリア、モナコ公国、フランスを歴訪すると正式に発表した。中国の一帯一路構想の欧州における進展の

機会を、わずか六日前に発表したのである。いくつかの欧州諸国政府が消極的であった中で、イタリアは中国との覚書に調印し、一帯一路協力国のリストに正式に加わることを計画していた。この文書の本文は、非公式草案の形ですでにイタリアの報道機関に配布されていた。欧州経済の戦略的部門への中国の進出に対する懸念が高まり、その結果としてEUが、中国からの投資が各加盟国の国家安全保障に及ぼしうる影響を評価するためのスクリーニング手段を導入しようとしていた中でのイタリア政府の選択は、G7加盟国であり、EU創設国の一つである国が、中国のインフラ、経済的、政治的拡張プロジェクトの枠組みに初めて参入することを意味する。2019年の伊中関係がどのような状況であったのか、どの分野が開放され、どのような合意が支持されるのか、一帯一路構想はイタリアの政治・経済関係をどのように再構築する可能性があるのか、といった疑問が浮かぶ。

習主席が訪欧したのは、EUが中国政府の影響と加盟国における外国投資の必要性の高まりとの間のバランスを取ろうとしていた時期である。中国の指導部は4月9日にブリュッセルで予定されていたEU・中国首脳会談を見据え、プロジェクトの戦略的価値に起因する批判の高まりを食い止めようと、一帯一路構想における中国、米国、欧州間の協調を強化したいとの希望を強調した。しかし、このような戦略的価値は、受け入れ国における中国の影響力を増す可能性をはらむ手段と多くの人の目には映る。

習主席の訪欧はフランスで終わる予定であったが、フランス政府の姿勢はイタリア政府よりも慎重な傾向にあった。エマニュエル・マクロン大統領はEU加盟国と中国との多国間協調への支持を繰り返し表明し、「公平と互惠の精神」を支持すると主張してきた。ここで公平の精神とは、「国の主権の尊重」を含意する。しかし、フランス政府は中国の投資、輸入、合併事業の拡大と、フランス製品の中国市場へのアクセス向上に際立った関心を示している。

予想外であったのは、習主席のモナコ公国訪問が発表されたことである。マルセイユ港とジェノバ港の間に挟まれたモナコの港湾としての性格は、地中海における中国の貿易の流れを拡大する上で特段の関心対象である。習主席は、モナコを

訪問してアルベール 2 世公と会談した初めての中国国家主席となり、この歴史的会談は両国の将来の二国間協力の可能性をさらに強調することとなった。

イタリアと中国の戦略的パートナーシップは経済、商業、金融分野に留まらず、文化、科学技術、環境、観光分野の協力にも及んでいる。これらの各分野は観光と教育が先導する形で、中国の李克強首相とイタリアのパオロ・ジェンティローニ首相により 2015 年 5 月に調印された、伊中両国間の経済、商業、文化、科学技術協力の強化を目的とした行動計画 2017-2020 の土台となっている。

このイタリアの新たな対中関係には、人的交流、文化交流、観光も含まれている。2018 年は「EU・中国観光年」であり、年初にベネチアで開幕したこの取り組みは、持続可能な観光の促進、投資の促進、連結性と航空安全の向上、中国と EU 加盟国間の入国ビザ発給要件の緩和を目的としていた。

2018 年には、イタリアは中国人観光客数が欧州で 3 番目に多い国であった。さらに、イタリアを訪れる観光客数の国別順位で中国は第 11 位で、年間平均で 500 万人を数える。イタリア国内での中国人観光客の年間総支出額は約 4 億 8,000 万ユーロ、一日当たりの平均支出額は 900 ユーロで、その大部分は高級品や高級サービスに使われる。中国人買い物客の世界での総支出額は 2017 年以降に 4% 減少したものの、欧州全体の総免税消費額の 29% を中国が占めている。

教育分野に関しては、2017-2018 学年度には、特に「マルコポーロ」と「トゥーランドット」という交流プログラムの効果で、イタリアへの中国人留学生が外国人留学生総数の 9% を占めた。中国人留学生を特に多く受け入れた学部は、産業工学、建築・建設工学、デザイン、通訳・翻訳、経済学、経営管理であった。中国人留学生は、ロンバルディア州やピエモンテ州を始めとするイタリア北西部の学術機関を好んで選択していた。イタリアの大学への外国人留学生の国籍では、中国はアルバニアとルーマニアに次いで 3 番目に多いが、アジア諸国の中では依然として最多であり、イランとインドがそれに続く。

一带一路構想においてイタリアは、歴史的にも地理的にも自然な海路の上陸地点である。このため、物流部門、特に港湾が、欧州大陸全体への中国物資の

急速な広がりを可能にする手段として絶対的な中心的役割を担う。中国政府は2016年以来、リグーリア州の物流部門において直接的なプレゼンスを確保しており、ヴァド・リグレのコンテナターミナルの株式の49.9%を保有し(コスコ・シッピング[中国遠洋海運集団有限公司]が40%、青島港が9.9%)、2019年末に運用開始予定のプラットフォームを新設中である。さらに、ジェノバとサボナの港湾インフラにも関心を示しており、先頃、青島港の関係者が同地を訪問したほか、3月に中国交通建設股分有限公司(CCCC)との協力協定が調印されると予想されている。

アドリア海側では、長らく中国政府との緊密な協力が進められてきた。トリエステは、EUと中国の互恵的なインフラ投資を促進するための枠組み協定の一環として、「トライハブ・プロジェクト」に参加している。招商局集団有限公司がトリエステ港に新たな投資をされると言われる一方、巨大企業であるCCCCは、ベネチア港の埠頭建設に巨額の資金提供(約13億ユーロ)の意思を示している。また、やはりアドリア海地域で、招商局集団有限公司はビザンチン帝国時代に栄えた都市ラヴェンナを欧州における造船拠点とする目的で、2018年に同市の港湾に1,000万ユーロを投資した。

欧州第二位の製造業の規模を誇るイタリアの経済ビジネス環境における中国政府のプレゼンスは、フィアット・クライスラー(自動車)、テレコム・イタリア(通信)、エネル(電力)、ゼネラル(保険)、アンサルド・エネルギア(重電機)、CDPレティ(送電)などのイタリアの戦略的企業の株主構成への参入により、過去十年の間に着実に強まってきている。中でも最も重要な資本移動は、2015年の中国化工集団有限公司によるピレリの買収である。イタリアの外国直接投資受入額はEU内で第3位で、2000年から2018年までの総額は153億ユーロに上る。

伊中関係の転換点は、2015年にイタリア政府が(ドイツ、フランスと共に)アジアインフラ投資銀行(AIIB)に2.66%の出資比率で参加したときに遡ることができる。この協力関係は、2018年9月にミケーレ・ジェラーチ経済振興省政務次官が交渉に当たった第三国での協力に関する以前の覚書についての合意によって強化されており、最近では、現行の覚書の合意案に同様の条項が加えられ

ている。

イタリア政府は機会がもたらされる一方で、課題も突き付けられている。新たな中国からの投資は国が経済不振から脱する後押しとなり、インフラ回廊の強化と見込まれる輸出増の効果で、中国市場への優先的なアクセスにつながる可能性がある。さらに、新たな戦略協定により、両国にとって利益のある様々な分野での協力拡大が進むと考えられる。例えば、関係の緊密化により、イタリアへの中国人観光客の流入が増える条件が生まれることが期待される。

他方、批判点も数多くある。中国は、海外で商品を販売する際にダンピングを行うことから、現在もなお市場経済国とはみなされていない。中国政府は商業分野や投資の枠組みにおいて非互恵的な制度の中で動くことがよくあり、欧米の枠組みとは異なる基準を採用し、自国市場に参入しようとする海外事業者に対して様々な差別的慣行を適用する。

しかしながら、中国政府が3月15日に外国直接投資に関する新法を承認したことには留意すべきである。2020年1月から施行されるこの新法は、公平な競争条件を保証し、外国資本に対する開放性を高め、国際投資家の保護を強化しようとするものである。第一に、この新法により中国市場にアクセスするための技術移転の義務が撤廃されるとともに、特許侵害の罰則が強化され、特許の有効期間が10年から15年に延長される。第二に、同法は、外国投資家はブラックリストに記載されている部門を例外として、中国の競合相手と同等の待遇と市場アクセスを享受すると規定している。このブラックリストは2018年12月に更新され、全面的な制限や禁止の対象となる分野を具体的に記載している。

現在のところ、イタリア政府は様々なリスクを冒している。第一に、自国の産業遺産や技術遺産の慎重に扱うべき部分を、十分に互恵的な条件を保証できるとは思えない相手に共有していることが問題である。第二に、公共財政の現状を考えれば、イタリアは自国領土でのあらゆるプロジェクトに関して、その定義、実施、管理状況と資金調達方法についての慎重な分析を行わなければならない。

したがって、イタリア政府の地理経済的関係における新たな方針は、今のところ覚書案で保証されているように見える欧州の当局やパートナーとの緊密な協調

が、引き続き拠り所となる。そのため、経済的関係の多角化による国益は、欧州の規格や規制を遵守し、かつ歴史的な西側同盟の枠組みの中で共有されている価値観に従いながら追求していかなければならない。

全体として、イタリアが中国との一帯一路構想に関する覚書の調印に至った状況は、極めて特異である。中国が一帯一路構想に含まれる陸海両路の貿易ルートにおけるイタリアの役割の拡大を強く望んでいたことを考えれば、覚書の調印が二国間関係の前進につながるとイタリア政府に確信させる複合的な要因が当時あったことは確かである。覚書の結果として、貿易関係が大幅に改善され、さらにイタリアがEU内での優先的協力国の立場に立てるとの期待があったのである。当時上げられた様々な批判の声は（筆者自身のものも含めて）、中国は「二国間貿易総額」の拡大を（中国側の輸入以上に輸出を拡大する方向で）狙っており、覚書ではこれとは異なる展開の可能性は一切保証されないと主張していた。そして、この懸念はほどなく実証された。イタリアの輸出額に大きな進展が一切みられない一方で、中国は欧州の各国ごとに異なる戦略をとる傾向を強めていったのである。具体的には、17(+1)諸国とは実利的な協力、ドイツとフランスとは産業及び戦略面の協力、イタリアとその他の地中海諸国とは農業及び文化面の協力という戦略であった。

一帯一路構想が国際貿易にもたらす変化に関しては、一帯一路構想の目的は、中国が国内外で直面する様々な課題に対処するため、政府当局が過去数年間にわたって追求してきた多くの政策目標に包括的な枠組みを与えることにあるという点を考慮する必要がある。

一帯一路構想の経済上の目標の一つは、貿易コストの削減である。世界最大の貿易国である中国の主な関心は、国外へ出荷する物品の輸送コストの削減であり、その大きな部分を占めるのは目的地までの所要時間である。したがって、ここまでに挙げた他の動機に劣らず重要な点だが、一帯一路構想はEUが中国の主要貿易相手国であることを考慮しつつ、輸送に要する時間とコストの削減を目指している。具体的に言えば、EUは中国の主要な輸入元であり、2015年には中国の総輸入の12.5%を占めた。また、米国に次ぐ第二位の輸出先でもあ

り、中国からの輸出の15.6%がEU向けである。これらの輸出の大部分(総額の92.3%)が現在は海路で運ばれており、空路、鉄道、道路による輸送は極めて少ない。同様に、中国もEUの主要な輸入元としてEU総輸入の17.6%を占め、米国に次ぐ第二位の輸出先としてEU総輸出の9.3%を占める。EUから中国への輸出は、ほぼすべて(総額の96.4%)が海路で運ばれる。現在、中国から欧州の相手先国までの平均輸送時間は730時間で、中国全体の平均輸送時間(約610時間で、世界平均の406時間を大きく上回る)より20%長い。鉄道輸送に切り替えれば、輸送時間を短縮できる大きな可能性がある。仏物流大手GEFCOのデータによれば、インフラ建設により中国から欧州への鉄道輸送時間が16~21日(出発地と到着地によって異なる)に短縮される。これに対して、船舶貨物の場合は港から港まで37~45日を要する。

中国の輸送時間は現在のところ平均を上回っており、これを短縮することが一带一路構想で資金提供されるプロジェクトの重要な目標であるため、一带一路構想の枠組み内での承認を目指すプロジェクトに関する文書には、プロジェクトの完了により予想される輸送時間とコストの削減に関する統計を含めなければならない。この面の向上は、これらの輸送ルートを往来するすべての貨物に影響するため、一带一路構想は指定されたシルクロードルート沿い以外の諸国にとっても関心事である。

一带一路構想の主要目標の一つは、中国と欧州を結ぶ鉄道、高速道路、海港、空港などの輸送インフラの新設であることから、中国と欧州間の輸送コストが大幅に削減されると予想される。輸送インフラがないことが、特にインフラ施設が比較的未発達の国にとって、貿易の流れに対する大きな障壁となる場合に限れば、一带一路構想の最も明らかな直接的影響は、この構想の対象となる諸国間の貿易の規模に及ぶ。一带一路構想の実施により、輸送コストの削減を通じて中国と欧州間の物資の流れが増えることが期待できる。この点は、原則としてすべての二国間貿易に、すなわち中国の欧州向け輸出と欧州の中国向け輸出の両方に当てはまる。貿易構造が歴史的なパターンに従うと仮定すれば、輸入と輸出が共に拡大するであろう。欧州・中国間の貿易収支は、現在は欧州側の貿易赤

字となっているが、その収支の規模への正味の影響に関しては、どのような結果になるか見通せない。一方では、中国から欧州への物品輸出が増えることで、欧州の純輸出高にマイナスの影響が及ぶかもしれない。しかしながら、この点は、欧州市場においてまだ開拓されていない中国の物品の潜在性があるかどうかによって依存する。中国の物品は主として品質ではなく価格で競争することを考えれば、実際の影響として欧州における中国の物品の需要が増えることが考えられる。他方、最近の研究で、中国における需要は国産品より外国製品への志向がますます強まっていることが示されており、これによって中国の欧州からの輸入が増えるとも考えられる。したがって欧州諸国は、二国間貿易関係が欧州の貿易収支を損なう方向に偏って拡大することがないように、一帯一路構想の進展とあわせて、中国との互恵的な市場アクセスを推進することが非常に重要である。

さらに一帯一路構想の影響は、国際貿易のルートにも及ぶ。現時点で、中国の貿易の60%（貿易額による。貿易量による比率はさらに高い）は海路で運ばれている。国際輸送に伴う輸送コストが鉄道輸送と比べて低いことと、中央アジア一帯の陸上輸送インフラが不十分なことが理由である。インフラの改善によって、鉄道輸送と比較した場合の海上貿易の相対的なコストが変わる（すなわち、現状のマラッカ海峡経由の海上輸送路を使うより陸路で運ぶ方が安くなる）限りにおいては、一帯一路構想の影響は中国の対外貿易のルートと輸送手段にも及ぶであろう。

主として中国への一次産品の輸出に依存する（そのため、中国が最重要の貿易相手国である）諸国は、特に昨今の商品価格の下落を考えれば、このような取引関係が拡大するだけでは満足しないであろう。中国は、シルクロード建設プロジェクトを中国への輸出が増える可能性のある産業への投資に結び付け、それによって受け入れ国の経済の多角化を図ることで、この種の懸念を静めようとしてきた。

しかしながら、このような関係における力学は、決して双方に利益のある状況ではない。シルクロード沿いの多くの国（特に中央アジア諸国）は対中貿易赤字を抱えており、中国とつながる輸送路の密度と質が高まれば、貿易収支の不均衡

がさらに広がるのではないかと不安があるのは間違いない。中国と中央アジア5カ国(カザフスタン、キルギス、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタン)の間の貿易は、2000年以降、すでに大幅に拡大している。特に中国からの輸入が、中央アジア諸国からの輸出(主に天然資源)よりもはるかに急速に増えており、この地域の対中貿易赤字は膨らみ続けている。一方、中国は一带一路構想を通じ、この地域から輸入する資源への円滑なアクセスを確保するのに必要な道路やパイプラインの建設に乗り出す構えである。

この構想の下で資金調達される国境をまたぐインフラプロジェクトについてはまだ明確な情報はないが、これまでになされた発表から、その大部分が中国と欧州との陸上の連結性への見通しを高めることを目指しているのはかなり明らかである。中国と欧州の二国間貿易の輸送コストは、世界平均と比べてかなり高い。エレクトロニクスなどの一部のハイテク分野において、国際貨物輸送会社が早い段階で鉄道に切り替え始めたのはこれが理由で、例えばHP(ヒューレット・パッカード)は、中国で製造するパソコンの欧州向けの出荷を2017年にはすべて鉄道輸送にすることを計画し始めた。これは最近の傾向と近い将来への期待に逆行する動きで、これをきっかけに輸送会社や主要な港湾当局は、輸送時間を短縮するための海上輸送路の再構築と、港湾と内陸鉄道網の相互接続性の改善を始めている。

他方、中国から欧州諸国への海路での平均輸送コストは、40フィートコンテナ1個につきわずかに922米ドルで、同国全体の平均輸送コストの半分程度であるのに対し、鉄道輸送は海上輸送の3倍のコストがかかる。したがって、鉄道輸送への切り替えは、必然的にコストと引き換えに時間を短縮するということになる。輸送時間の大幅短縮につながる可能性があることと、現在では鉄道輸送のコスト削減が技術的に可能になっていることを考えれば、一带一路構想は大量の交易を海路から陸路にシフトさせることにより、国際貿易に大変革をもたらす可能性を秘めている。

しかし、シナリオを描くのは容易ではない。経済学では、グローバルな成長においては効率的で平和的な貿易関係が重要であることが認められているが、国際

貿易の地理的パターンについてはまだ十分に理解されていない。これまでの文献で、個々の国の国際市場へのアクセス状況や二国間貿易の流れの決定要因が詳細に分析されており、重要なのは貿易とインフラのコストであり、どの輸送手段を選ぶかや、ましてや世界的な貿易ルート網の効率性ではないとの仮説を裏付ける証拠が見つかっている。また、企業が輸送手段の選択において、輸送コストの予測可能性を重要な点と考えることは広く認められている。したがって、各輸送手段におけるコストと時間の得失評価に影響しうるもう一つの要素は、海上貨物運賃は鉄道運賃と比べて変動性が高いことである。これは、海上貨物運賃は貿易の全体量によって変動する度合いが鉄道料金よりはるかに大きいことが理由であり、2009年以降の経済危機に伴って世界貿易の停滞が始まって以来、海上貨物運賃の変動性が大幅に高まっているのはこのためである。

一帯一路構想の下でのインフラ投資は、海上連結性を強化し、大きな貿易創出効果につながる。さらに、一帯一路構想に関連する金融機関との国際的な協力や連携により、単独では支出不可能でも、インフラ投資に必要な財政支出を行う余裕が各国にできると考えられる。現状では収益性の低い国への輸送を手掛ける動機を輸送会社に与えるための国際協力も求められる。一帯一路構想は陸上ルートの改善を目的としたインフラ建設の他に、既存の海上輸送路を使う貿易の拡充や、内陸国の海へのアクセス性の向上も目指している。

海上連結性が特に重要なのは、海上輸送が国際商品貿易の中核を成すためである。国連貿易開発会議 (UNCTAD) によれば、世界で取引される物品量の約80%が海路で輸送されている。

海上輸送は、「コンテナ革命による世界貿易への効果」と呼ばれる、コンテナ化された輸送サービスの急速な拡充を受けて、国際貿易における支配的な輸送手段となった。コンテナ化により、遠く離れた国同士の輸出入業者が、個々の取引量がさほど多くなく出荷ごとの輸送コストを負担するのは妥当と思えない場合でも、相互に取引することが可能になる。現在では、世界的なコンテナ輸送サービスにより、積み替えサービスや各種施設、ハブを通じて、すべての国が直接または間接的に相互に連結されている。コンテナ化は過去20年間の世界貿易におい

て唯一最大の変革であり、累積的な貿易創出効果は、関税及び貿易に関する一般協定 (GATT) への加盟よりはるかに大きい。先進国同士の貿易に関しては、コンテナ化による貿易量増加率は790%で、GATT加盟による効果(285%)の二倍を上回る。

中国を例外として、発展途上国は連結性、特に海上連結性に関しては潜在的に実現可能なレベルに遠く至っておらず、直接的な(すなわち、積み替えなしの)海上輸送経路の平均数は先進国の半分程度しかない。海上貿易に占める発展途上国の比率は拡大しており、UNCTADによれば1970年から2010年の間に世界合計の18%から56%に増加したにもかかわらず、上記のような状況がなお続いている。最近の文献では、二国間貿易コストの極めて重要な決定要因として、海上輸送の連結性と物流パフォーマンス(特に港湾の効率性)の重要性が強調されている。この二つの要素は共に、特に発展途上国が関与する貿易関係においては、地理的距離よりも重要な貿易コストの変動源である。先頃、UNCTADによるある調査で、直接的な海上輸送経路(単に海上連結性そのものだけではない)の存在が、貿易コストの決定に大きく作用することがわかった。直接輸送経路がない場合は輸出額が55%減少し、追加の積み替えがある場合は輸出額が25%減少するという。

一带一路構想に伴う貿易創出は、主に二つの経路を通じて生じる。一つは、すでに互いに重要な貿易相手国である二国間で、輸送コストと貿易障壁の減少によって貿易関係が拡大すること、もう一つは、新たな貿易ルートにより、これまで互いにつながりのなかった貿易相手国の間に貿易関係の可能性が開かれることである。

一带一路構想による主な貿易創出効果は、輸送コスト(特に鉄道及び海路)の削減を通じて生じることになり、これによって中国と欧州間、及び一带一路の通過国(特に内陸国)間の貿易が共に拡大すると考えられる。インフラの改善や新設に関して公表されている包括的な情報はないため、輸送コストがどの程度削減されるかを試算するのは難しい。ガルシア・エレロと徐による最近の研究では、輸送時間の50%短縮が可能とされる渝新欧鉄道(重慶・デュースブルク間)な

ど、いくつかの完了済みプロジェクトに関する情報を用いている。海上輸送の場合、コスト削減の要因となるのは港湾の効率性の向上であり、既存の実例はわずかであるが、その一つである青島港では輸送コストが約5%削減されると予想されている。この論文の著者らはこれに基づき、鉄道輸送コストの50%削減と海上輸送コストの5%削減を一帯一路プロジェクトの対象となる全域に当てはめ、一帯一路諸国全体の輸送コストが10%削減され、それによって貿易量が1.3%増加すると試算している。興味深い試みではあるが、このような試算は少なくとも二つの重要な点において大きな歪みがある。第一に、関与する国々のすべての二国間貿易関係において輸送コストが同様に減少すると一般化するのとは極めて恣意的であり、まして陸路と海路の改善状況に大きな格差がある状況ではなおさらである。第二に、道路インフラや鉄道インフラの新設により、一部の貿易が海路から陸路にシフトする可能性がある。

正確な数字がどうであろうと、イタリアは一帯一路構想全体において、南欧の終着点という戦略的な位置にあることに変わりはない。中国の複数の主要な港湾当局は、イタリア側の同じ立場の当局との協力関係を積極的に模索している。一例として、上海・バーゼル間の輸送時間は、ジブラルタル海峡を經由してロッテルダムに向かう代わりに、アドリア海かティレニア海を抜けてイタリア北部に至るルートをとれば、(平均輸送時間の40日間から)7日間短縮できると試算されており、これによって鉄道貿易と海上貿易との相対的な利便性が大きく変わる可能性がある。この意味で、イタリアの港湾効率性と、港湾と内陸鉄道網の相互接続性が向上すれば、時間とコストを秤にかけたときに、鉄道輸送に対する海上貿易の相対的な魅力度が維持される可能性が大きく増すことになる。

更なる貿易創出効果は、新たな貿易相手国との貿易関係の可能性を開く新しい貿易ルートを通じて生じると考えられる。潜在的な貿易関係の中で最も開拓が進んでいないのは、中央アジア諸国と、その最大の近隣経済圏である中国及び欧州との貿易であろう。中央アジアは急速に成長しつつある新興地域であり、人口動態の面(2030年までに世界の人口の4.45%を占めると予測)でも経済面(2017年まで平均GDP成長率は4%と予測)でも前途有望である(予測は世界

銀行の「世界経済見通し」による)。この地域の諸国は(パキスタンを除く)すべての国が内陸国であるため、連結性の悪さと物流コストの高さは、成長への障害となる要因のリストの中で上位にランクされる。事実、潜在性が最も高く評価されているのはパキスタンで、コンサルティング会社のPWCによれば、同国の経済は2050年までにイタリアを16%上回る規模に達すると予測されている。その対極にあるのがウズベキスタンで、世界に二カ国しかない「二重内陸国」、つまり、周囲をすべて内陸国に囲まれ、海岸に達するには二つ以上の国境を越えなくてはならない国の一つである。

すでに述べたように、中央アジア帯のインフラの改善は連結性の向上につながり、この地域の諸国が主要な貿易相手である中国及びEUに対して更なる貿易の可能性を開拓できるようになるであろう。現在のところ、この地域との貿易においては輸入額、輸出額ともにEUが中国を大きく上回っているが、スタン(STANs)諸国の対中輸入は2010年以降急速に拡大しており、そのため対中貿易収支が次第に悪化してきている。インフラが拡充されれば対中貿易が活発化すると考えられ、スタン諸国の輸出産品はどの国もかなり似通っているため、将来的に域内諸国間の競争がさらに激化すると予想される。この点は、消費財と資本財を中国に過剰に依存する状態を招きかねないため、スタン諸国全体にとっての懸念の源の一つである。

カザフスタンを始めとする一部の中央アジア諸国は、ユーラシア経済連合などの他の地域構想にも参加している。ユーラシア経済連合はユーラシア大陸北部の五カ国(ベラルーシ、カザフスタン、ロシア、アルメニア、キルギス)で構成される経済連合で、グローバルな経済空間における競合相手になる可能性もある。しかしながら、これらの五カ国間の貿易上の相互補完性は(UNCTADによれば)かなり低い(すなわち、輸出プロファイルが連合内のどの他国の輸入プロファイルとも合致しない)。したがって、特惠的貿易協定を締結しても大幅な貿易拡大や貿易創出につながらないと同時に、これら中央アジア諸国が他の主要貿易相手国との貿易の一部を(協定相手国へ)転換させる結果にもならない。

一带一路構想は、真の大変革要因となることにより、国際的な経済・政治関

係に長期的で深い影響を及ぼすと考えられる。一帯一路構想により、現在は主に海路をとる主要な国際貿易ルートが変わり、陸路が優先されるようになる可能性がある。国際貿易ルート網の変化は、中国と欧州、中国と中央アジア及びロシア、さらに太平洋地域全体の地政学的関係に多大な影響を及ぼし、物品や鉱物油、鉱物ガスが運ばれる現在の海上貿易の主要な回廊が、おそらくは南シナ海から西方へシフトし、中東の輸送路へと転換されていくであろう。