

“一帯一路”と東南アジア華僑華人

崔 晨

要 約

“一帯一路”は「シルクロード経済ベルト」（一帯）と「21世紀の海上シルクロード」（一路）の省略語である。本稿では重点的に“一路”（海のシルクロード）の沿線地域東南アジアを取り上げる要因は地理的、歴史的にみて東南アジアは東西交易の経由地だけではなく、東西交易の拠点として栄えた地域だったからである。歴史では、中国の漢の時代からローマ帝国との貿易がすでに始まった。昔の海のシルクロードでは、ヨーロッパ、中東、アジアなどからの商人はこの地域で交易を盛んに行った。特に15世紀明の時代に鄭和の7回にわたり行われた西洋大遠征は、東南アジアを拠点として、アジア以外の地域でも交易が広く行われていたことを物語っている。習近平主席が提唱している“中国の夢”は明の時代を基軸に据えた交易によるグローバル経済圏の確立にあるのではないと思われる。東南アジアはこの経済圏のひとつの拠点だけではなく、より重要な地域として重要視されている。

東南アジアの歴史を俯瞰すると、交易時代、植民地時代といった歴史が現代東南アジア社会の形成に多大な影響を与えたことは事実である。複合社会の形成、人種による経済の格差などが独立後の社会、経済の再建に大きな影響を与えている。そして、複合社会では、華僑華人がこの地域の経済において、インパクトのある存在となっている。

70年代後半、中国は改革開放政策が実施され、東南アジアの華僑華人の資本が中国经济発展に重要な役割を果たした。中国政府もこのことを十分に認識し、“一帯一路”特に“一路”において、華僑華人に中国と東南アジア地域の仲介者としての役割を果たしてほしいとの思いがあると思われる。

このような状況のなか、本稿では、中国政府が主導的に提唱している“一帯一路”の構想の背景や地政学からみる“一帯一路”の沿線地域—東南アジアの重要性を取り上げ、東南アジアの華僑華人資本の現状および彼らの資本が今後どのような動きになるか検討するものである。さらに、“一帯一路”が今後東南アジアにどのような影響を及ぼすのか、“一帯一路”の構想が実行されると同時に直面する問題点はどこにあるのかを試みるものである。

キーワード：一帯一路，中国，東南アジア，華僑華人，グローバル経済

2017年5月14日、15日の二日間、北京で「一帯一路国際協力サミットフォーラム」が開催された。このフォーラムでは中国が国家ファンド「シルクロード基金」に1,000億元（約1兆6,000億円）増資、中国国家開発銀行と進出口銀行（輸出入銀行）がそれぞれ2,500億元（約4兆円）、1,300億元（約2兆800億円）の融資を行うほか、今後3年間にわたって「一帯一路」に関係する発展途上国や国際機関に600億元（約9,600億円）の援助を行うことを発表した。

2013年に中国の習近平主席がカザフスタンとインドネシアに訪問した際、提唱した「シルクロード経済ベルト」（一帯）と「21世紀の海上シルクロード」（一路）（中国では「一帯一路」）が、「シルクロ

ード基金」や AIIB の創設により着実に準備が進められている。

「一帯一路」構想は、初めて中国政府が主導的に提唱し、内容的にも、範囲も今までにない規模である。これはグローバル経済の深化やブロック化の結果でもあり、今後の中国経済の延長線でもあると読み取れる。

1. “一帯一路” 構想の背景

1970 年代末から中国は改革開放政策を実施してから、海外からの直接投資を積極的に受け入れ、特に 1990 年の WTO の加盟、2001 年以降、海外から投資の急増によって、中国経済は著しく発展してきた。しかし、経済発展の背後には経済発展の不均衡、経済格差の拡大、環境の破壊、官僚の腐敗、労働力比率の低下、高齢化比率の増加、生産能力の過剰、資本の流出などの問題が深刻化となり、解決しなければならない局面に迫っている。世界経済とともに減速しつつある中国経済は、今までの投資が経済を牽引する成長モデルは転換することを余儀なくされている。

2014 年 8 月に人民日報が「新常态」に関する文章を取り上げてから、「新常态」の内容は、今後中国の経済運営の基本方針となっている。「新常态」の特徴は、高速経済成長から中高速経済成長への転換、経済構造の調整と持続的な向上、投資で経済を牽引するモデルからイノベーションで経済を牽引するモデルへの転換などである。つまり今まで放置された問題を解決するため、スピードよりも経済発展の質と効率を重視し、特に経済構造の調整において、ターゲットを絞った調整の必要性が強調されている。第二次産業の製造業において、技術型産業を重点的、戦略的に育成して、関連産業を牽引していく。第三次産業のサービス業の割合を引き上げ、消費や電子商取引貿易などを中心に経済の牽引力となる。安定的な経済成長を強調する内容である。

しかし、経済構造の調整やイノベーションには時間が必要である。今まで放置された問題の解決のため、新たな持続的に経済成長の出口を探さなければならない。また、世界経済の減速や地域統合の動きが活発化している中、“一帯一路”が構想された背景にある。

2015 年の 3 月 28 日に中国国家発展改革委員会、外交部及び商務部が共同で「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景与行動」を発表した。“一帯一路”の路線図もこの発表の中に含まれている。シルクロード経済ベルトを構成するのは、いずれも中国を起点として◇中央アジア—ロシア—欧州◇中央アジア—西アジア—ペルシャ湾—地中海◇東南アジア—南アジア—インド洋——の 3 路線である。21 世紀の海のシルクロードは、いずれも中国沿海部を起点に◇南シナ海—インド洋—欧州◇南シナ海—南太平洋——の 2 路線で構成している。CCTV によると、直接のルートは設定されていないアフリカにも影響力の波及を見込むという。商務省総局の宋立洪副局長は「一帯一路は開放と包容が原則であり、対象国の制限や排他的な制度は設けない」と強調している⁽¹⁾。

“一帯一路”構想は、沿線国の人口は、世界人口の 53% を占める 44 億の人口となり、経済規模は 21 兆ドルと予測され、世界経済規模の 29% を占める。また、2016 年の中国と“一帯一路”の沿線国との貿易額は 9,535.9 億ドルに達し、中国の 2016 年貿易総額の 25.7% を占めていた。2015 年より 0.4 ポイント増えた⁽²⁾。特に沿線国への輸出が増える傾向にある。21 世紀経済ベルトは最も長い経済ベルトで、

図1 “一帯一路”構想路線図



出所：NNA.ASIA “「一帯一路」ルート図公表、南太平洋にも延伸〔経済〕”
<http://nna.jp/free/news/20150415cny003A.html>

最大市場でもある。多くの投資機会が見込まれる。

“一帯一路”の共同建設は世界の多極化，経済のグローバル化，文化の多様化，社会情報化が進む流れに順応し，オープン的な地域協力の精神を貫き，世界自由貿易体系と開放型世界経済の擁護に努めている。“一帯一路”共同建設は経済要素の秩序立った自由的な流動，資源の高効率的配置と市場の深度融合の促進をはかり，沿線諸国が経済政策の協調を実現し，より大きな範囲，より高いレベル，より深層的な地域協力を展開し，共に開放的かつ包摂的な，バランスの取れた，一般優遇地域経済協力枠組みを形成するよう促進するのである。」と記している。さらに重点的に協力する分野について，政策に関する意思の疎通，施設の連結，貿易の円滑化，新興産業の協力，資金の融通，民心の相互疎通，観光協力の強化，科学技術協力の強化などが中心となる⁽³⁾。

2. 地性学からみる“一帯一路”——東南アジア地域の重要性

歴史をさかのぼってみると，グローバル経済が現代から始まったものではない。「大航海時代」以前のアジアでは，すでに内陸や海上ルートを通じて広域な域内交易が行われ，広域経済ネットワークが構築されていた。このアジア域内交易は，アラビア海とベンガル湾を含むインド洋を中心とする南アジアと西アジアをカバーする貿易圏と，南シナ海・ジャワ海と東シナ海を中心とする東南アジアと東アジアにわたる二つの貿易圏から構成されていた。インド洋交易ではイスラーム商人や，グジャラードやベンガルのインド商人，東シナ海・南シナ海交易では，中国商人が中心的な役割を果たした⁽⁴⁾。

15世紀の初め1405-1433年の間に，明の永楽帝の派遣によって鄭和の西洋大遠征が7回にわたり行われた。遠征の目的は明の国威発揚と朝貢貿易の拡大とされるが，その遠征先は東南アジア地域だけではなく，インド，そしてインド洋を渡り，カリカット，ベンガル，アデン，ジェッダ，さらに東のアフリカのマリンディにまで及んだが，このことはこの時期にすでにアジア域内交易が広く行われていたことを物語っている⁽⁵⁾。

第2次世界大戦が終わり，冷戦の終焉とともに，グローバリゼーションによる国境を越えたヒト・モノ・サービス・情報などの移動が，企業の海外進出，多国籍企業の進展に伴って，国家間や企業の間に

激しい競争を引き起こした。こうした競争の中、競争力を確保するため、国家規模を超えた経済統合が進められた。EU, NAFTA, APEC, ASEAN, ASEAN+3 など国を超えた協力組織が相次いで形成された。

アジア地域においては、欧米に比べ、比較的遅れていると思われるが、すでに形成された ASEAN を中心とする経済統合や、南アジア地域協力連合 (SAARC), アジア太平洋経済協力 (APEC), アジア欧州会合 (ASEM), ASEAN+3, 上海協力機構 (SCO), アジア協力対話 (ACD) などの地域統合・協力組織⁽⁶⁾に加え、近年アジア経済の成長に伴い、ASEAN と日中韓の間で FTA のネットワークの形成、米国を抜きにした ASEAN+3 または ASEAN+6 という枠組みによる東アジアの広域 FTA に向けた取り組みが進められている。さらに、中国が経済成長により台頭し、東アジア地域における影響力を拡大していることに対して、米国は警戒を強めている。東アジアの経済連携の動きに対抗することが、米国のアジア復帰の要因の一つだと思われる。

“一帯一路”構想は経済の遅れている中央アジア、西アジア、アフリカなどの地域は基礎的なインフラ設備がよくなれば、今後グローバル経済において、新たな経済発展地域となるとの見込みである。中国はすでに多くの国々との間に FTA を結んでいる。しかし、パキスタンやラオス、カンボジア、ミャンマーなどのような国がインフラ不十分のため、FTA の効果は上がっていないという⁽⁷⁾。このように、今後沿線国との間に自由貿易の効果を上げるためにも、中国とヨーロッパを結ぶ“一帯一路”の沿線国のインフラへの投資は基本的な条件となる。

“一路”における東南アジア沿線国は“一帯一路”の構想について、今の段階では、自国に有利に働くように積極的に協力するパターンがみられる。中国・騰訊財經の報道によると、2015 年の 6 月 11 日、クアラルンプール (KL) で出席した博鰲 (ボアオ) アジアフォーラム「エネルギー・資源と持続可能な発展会議」に出席したマレーシアのリオウ・ティオンライ運輸相は、クアラルンプール (KL) とシンガポールをつなぐ「東南アジア初の高速鉄道」について、「もし中国が落札すれば、中国の『一帯一路 (海と陸のシルクロード経済圏)』構想の重要部分となるだろう」と述べた。リオウ・ティオンライ運輸相は「マレーシアは中国の『一帯一路』構想に積極的に協力し、参加するための条件を満たしており、すでに準備ができている」と強調し、その上で、中国の汎アジア鉄道構想の雲南省昆明—シンガポール部分と、KL—シンガポール高速鉄道の計画は重なるものであり、KL—シンガポール高速鉄道が「一帯一路」構想の一部となりうるとの考えを示した⁽⁸⁾。

また ASEAN において、後発加盟国が主役であることは中国側から発信している。昨年中国の外務省の関係者は、中国の“一帯一路”構想において、カンボジアは東南アジア諸国連合 (ASEAN) の主役であり、ASEAN 内でイニシアチブを取ることにについて主要な役割を果たしている。「一帯一路」はカンボジア国家の開発戦略とも調和し、両国は空港、水力電気、送電網の領域で互いに協力しており、シアヌーク港での開発プロジェクトは協力モデルになると語った。布建国中国大使は、最近中国とカンボジアが「一帯一路」構想においてイニシアチブを取ることに熱心であり、インフラ、電気、建築などでこの協力は益々強まるだろうと話し、地理的にカンボジアは ASEAN で重要な国であり、ASEAN 経済共同体 (ACE) と他にも協力的なメカニズムを築くプロセスで重大な役割を果たすと語った。また大使は中国とカンボジア間の協力レベルが中国—ASEAN 間のテンプレートになり得ると話した⁽⁹⁾。

3. なぜ “ 一路 ” が重視されるか

2016 年 12 月に発表された「中国交通運輸発展」白書において、「中国政府は、世界とのつながりに力を入れており、開放を拡大させると同時に、世界との連携を深化させ、オールラウンドで、網羅的で、多ルートの交通運輸を構築して、対外開放や世界との連携の面で新たな構造が形成されている。中国政府は今後も、交通運輸サービスのクオリティを向上させ、経済・社会発展に一層貢献し、世界各国との交通運輸の分野における連携を引き続き強化し、チャンスを共有し、課題を共に乗り越え、共同发展、共同繁栄を実現させる」と決意を示している⁽¹⁰⁾。

この白書から今までの海上輸送ルートを中心とした輸送貿易は多ルートの交通運輸を構築していくことがわかる。“現実では貿易の視点からみると、“一帯”より“一路”が重視されているのではないかと”思われる。

まず，“一路”（海上輸送ルート）の沿岸国や地域の経済規模や市場は“一帯”（陸上輸送ルート）の沿線国や地域によりはるかに大きい。中国としては輸出大国として、世界の工場として、この現実を無視することはできない。

また、中国の貨物運輸状況をみると、『中国統計年鑑—2016 年』のデータによると、2015 年の貨物輸送量において海上輸送量は全体の 51.5% を占めている。特に長距離海上輸送量は鉄道輸送量の倍以上である。さらに海外貿易貨物輸送量の 90% 以上、鉄鉱石輸入の 98%、原油輸入の 91%、石炭輸入の 92%、穀物輸入の 99% は海運によるものである。

中国発欧州への国際鉄道輸送ルートについて、中国商務部国際貿易経済合作研究員の梅新育研究員は、中国から欧州までの鉄道輸送ルートの時間は海上輸送ルートより三分の一短縮されたが、輸送コストは少なくとも海上輸送コストの三、四倍であると指摘している⁽¹¹⁾。また、陸上輸送ルートは、沿線国の社会安定性などに大きく影響され、コストも高くなる可能性もある。ことに対して、海上輸送は基本的に沿岸国の社会安定性などによる影響は少ない。さらに、『“一帯一路”貿易合作大数据報告（2017）』によると、中国は「一帯一路」の沿線国との貿易において、ベトナム、マレーシア、タイ、シンガポールなどの東南アジア主要国とは貿易の規模や商品の多様性、貿易の歴史からみると、これらの国を「全方位で協力型国家」位置づけており、キルギスタン、ハンガリー、ルーマニア、カンボジアなどの 19 カ国を「潜在力増長型」国家と決めている。貿易の市場からみると東南アジアは中国の最大輸出目的地と最大輸入地域であり、機器電気製品が主な輸出入品目である。特にベトナムはマレーシアを超えて、沿線国において、中国の最大の貿易パートナーとなっているという⁽¹²⁾。

このように、沿線国及び地域の経済規模、経済発展のレベル、運輸ルート、コスト、効率、安全性などから総合的に考えると、“一帯”（陸上輸送ルート）より“一路”（海上輸送ルート）のほうが優勢に立っていることがわかる。

4. 現代東南アジアにおける華僑華人資本

東南アジアの植民地時期において、タイ以外の東南アジア地域が欧米の植民地の支配下に置かれ、労働力としての中国系やインド系の移民が増え、現地国において流通・小売業が華僑の主な商業活動であった。華僑の一部が貿易を行い、プランテーションを経営し、税金の請負人として、一部商品の専売権を手に入れ、初期資本が形成された経緯がある。その時期に少数でありながら、華僑企業グループが形成された。

戦後、東南アジア諸国は現代国家の誕生、国民の統合と分離独立を経て、開発主義国家と民主主義国家への転換、経済開発と発展、ASEANの結成、ASEAN経済共同体の形成に至るまで、実に複雑で平坦な道のりではなかったといえよう。この間にアジア通貨危機を乗り越え、ASEAN域内だけではなく、広範囲な地域経済連携RCEP（東アジア地域包括的経済連携）への交渉が進められている。

華僑たちは居住する国の政治・経済状況によって、企業の発展のプロセスや進出分野がそれぞれ異なるが、基本的には、彼らに対して戦後の経済への抑制、政治への排除、国籍問題の解決により、華僑資本から華人資本、すなわち現地国の民間資本となったことで、国の政策で一部の華人が様々な分野への進出するようになった。この時期において、一部の華人企業グループが形成された。70年代、80年代において、日本企業の東南アジアへの投資ブームのきっかけで、日本企業との合併や提携などにより、華人企業もさらに発展した経緯がある。80年代以降、香港やシンガポールを拠点とし、華人企業の海外進出が多くなった。特に中国において、殆どの華人企業グループが投資を行っている。

華人資本が現地国の経済において、どのぐらいのプレゼンスを占めているのか。この問題について、昔から様々な推測はあるが、はっきりとした統計がない。岩崎育夫先生が90年代に現地上場する企業を分析することで、約三割程度の割合が華人企業に占められていると指摘している。また、近年Forbes誌が様々なテーマでランキングを公表し、世界長者番付ランキングも毎年発表されている。

2017年の長者番付ランキングを分析すると、ある程度東南アジア華人富豪像が浮かび上がる。以下の表1は2017年ランキングされた東南アジアの富豪番付である。

インドネシアの華僑華人の人数は図2のように東南アジアにおいて最も多いが、インドネシアの人口が多いため、全体人口に占める割合は高くない。最も高い割合の華人人口の国はシンガポールである。華人人口は全体の七割以上である。

また、ランキングされた中国大陆を含め世界に分布している華人（ランキングでは華人とは国籍と関係なく、中国系の人を指す）たちが行っている事業について、以下の図3（中国大陆の企業家の事業分野を含む）のように示している。

2017年のフォーブスの発表では、資産が10億ドルを超えるランキングされた華人富豪（大陸・香港・台湾・東南アジアを含む世界にいる華人企業のトップ企業家）は455名に登り、中国大陆は半数以上である。

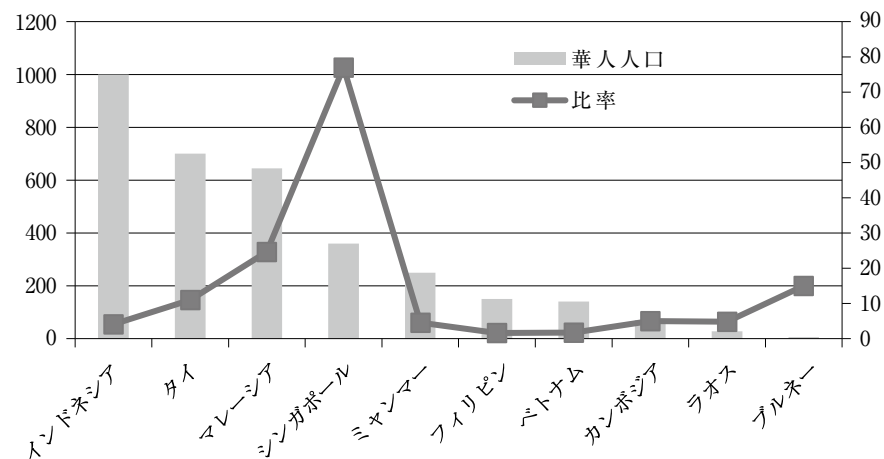
図3では、世界全体に華人たちの業種の分布となっているが、東南アジアの華人の事業分野は主に不動産、金融・保険、卸売・小売、投資などの商業分野が多い。

表1 東南アジア華人長者番付表 (2017 年)

国籍	長者人数	うち華人長者数	長者の資産総額 (億ドル)	GDP 比 (%)
インドネシア	20	16	512	5.5
タイ	20	11	632	16
マレーシア	12	6	418	14
シンガポール	20	18	542	14
フィリピン	14	11	428	14

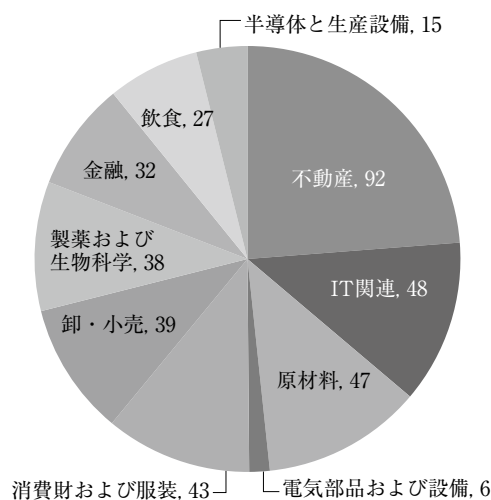
出所：Forbes 誌 2017 年世界長者番付データにより筆者が算出・作成
https://www.forbes.com/billionaires/list/#version:static_country:Philippines

図2 東南アジアにおける華僑華人の人口および比率 (単位：万人, %)



出所：アモイ大学南洋研究院東南亜研究中心のデータにより筆者作成
<http://ny.xmu.edu.cn/Article/ShowArticle.asp?ArticleID=9580>

図3 世界に分布している華人の事業分野 (2017 年) (中国大陆を含む)



出所：Forbes 誌 2017 年世界長者番付データにより筆者作成

表2は東南アジア華人長者トップ10位のランキングであるが、東南アジアにおいて、有力華人企業は主にタイ、シンガポール、インドネシア、マレーシア、フィリピンに集中していることがわかる。

東南アジアの華人企業の多くは70年代から、特に80年代以降、香港やシンガポールを拠点として、海外への投資を盛んに行っている。近年M&A（合併・買収）による海外進出するケースが増えるなか、M&Aによる海外進出する華人企業も増えている。

2014年、米調査会社ディールロジックによると、ASEANの主要5カ国（シンガポール、インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン）の企業によるASEAN域外へのM&Aは2014年1-6月、発表ベースで過去最高の計264億ドルに達した。東南アジア華人が所有・経営する企業の案件が目立ち、勢いを増している。

ASEAN主要5カ国は、2014年の1～6月のASEANからの対域外M&Aは194件であったが、投資額の上位10件のうち9件はシンガポール企業によるものである。しかし、資金の出所をたどると、これらシンガポールの9社のうち3社がタイやマレーシアの華人企業グループに属していた。東南アジアの華人企業はシンガポールに設立したグループ企業からM&Aを仕掛けるケースが多いからである。

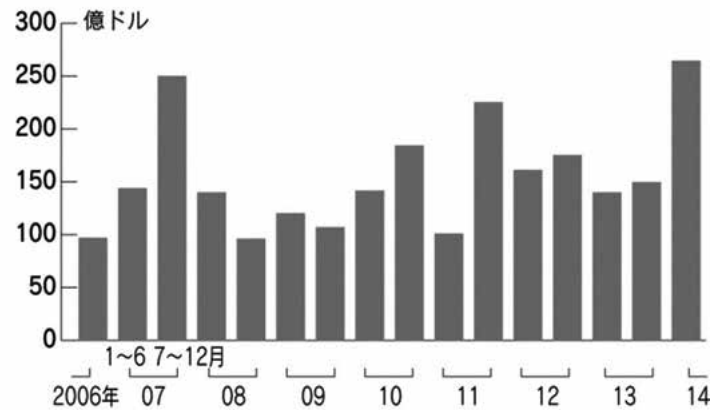
たとえばシンガポールの不動産会社フレイザーズ・センターポイントは6月、オーストラリアの不動産大手オーストラランド・プロパティ・グループの買収を発表した。フレイザーズ社はタイの富豪チャロン・シリワダナパクディ（蘇旭明）氏が率いるTCCグループの不動産投資会社である。オーストラランド社の株式の6割弱まで買い進めた8月7日時点で、投資額は14億7,000万豪ドル（約1,400億

表2 東南アジア華人長者トップ10位

名前	保有資産額 (億ドル)	進出分野	国籍	企業名
蘇旭明 / Charoen Sirivadhanabhakdi	158	飲料、不動産など	タイ	タイ・ビバレッジ社 TCC Group
施至成 / Henry Sy	127	小売り、不動産、銀行など	フィリピン	SM グループ
郭鶴年 / Robert Kuok	114	海運、不動産、ホテル、パーム油など	マレーシア	クオック・グループ、
謝正民 / Dhanin Chearavanont	97	アグリビジネス、通信、小売など	タイ	CP グループ
黄惠忠 / R. Budi Hartono	90	銀行、タバコ、など	インドネシア	ジャルムグループ
黄惠祥 / Michael Hartono	89	銀行、タバコ、など	インドネシア	ジャルムグループ
黄志祥、黄志達 / Robert & Philip Ng	87	不動産など	シンガポール	Sino グループ
郭令灿 / Quek Leng Chan	68	銀行、不動産	マレーシア	ホンリョウグループ
呉清亮 / Goh Cheng Liang	65	塗料	シンガポール	ウテラム・グループ
郭氏家族 / Kwee family	51	不動産	シンガポール	ポンティアックランドグループ (Pontiac Land Group)

出所：Forbes 誌 2017 年世界長者番付データにより筆者作成

図4 ASEANからの対域外 M&A



(注)ディールロジック調べ。ASEAN主要5カ国であるインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、シンガポールの企業がASEAN域外を対象にしたM&A

出所：黒沼勇史「アジア Trend 勢い増す東南アの華人マネー、日本企業に新たな商機」日本経済新聞 2014年8月12日 <http://www.nikkei.com/article/DGXMZO75503650R10C14A8I00000/?df=2>

円)になった⁽¹³⁾。

こうした東南アジアの華人マネーは今後、世界のどこに向かうだろうか。ヒントの一つは、タイのタニン・チャラワノン（謝国民）氏が率いる CP グループから得られると日本経済新聞国際アジア部の黒沼勇史がいう。CP グループは 2014 年日本の伊藤忠と提携し、食料や化学品など資源分野以外の幅広い領域で包括的に共同事業を進めるのを合意した。

また、16 億ドルの資産を持つマレーシアの富豪ビンセント・タン（陳志遠）氏は、日本の消費者を視野に入れる。マレーシアで「セブンイレブン」を展開し、同国のコンビニ市場で 8 割のシェアを握る企業グループのオーナーである。2014 年 5 月の来日時に「沖縄でリゾート開発の立地を探している」と明かした。10 年に買収した英国のプロサッカークラブについては「日本人のディフェンダーを雇いたい」と話し、日本のテレビ局からの放映権収入に期待を見せたという⁽¹⁴⁾。

5. “一帯一路”と東南アジア華僑華人資本

2015 年 2 月 23 日「21 世紀シルクロード経済フォーラム」が中国新聞社の主催により中国福建省の泉州市にて開催された。アメリカやオーストラリア、南アフリカ、ロシア、日本などから学者や専門家及び各界のメディア関係者らが参加した。

フォーラムでは、中国国务院僑務弁公室の裘援平主任が、「昔からシルクロードを行き来した華人は、世界で最も早くから活躍した中国の移民であり、シルクロード沿いの国々に根を下ろした、現代移民の先駆者である。陸と海の両方のシルクロードの至るところに華人がいる。華人は現地の理解者であると同時に、中国にも関心を持っている。このため、華人が“21 世紀シルクロード”の建設に貢献できる

と確信していると語った。

「21世紀シルクロード経済フォーラム」の開催地である泉州は、歴史上、東南アジアや中東、南アジア、アフリカなどへの重要な貿易港として栄えた町で、昔から華僑華人の故郷と言われる。海上シルクロードの起点として、福建省 GDP の24%を占めており、主要産業である繊維服装、靴産業や石油化工産業は海上シルクロードの沿線国と密接に関わっている。

また、2015年6月に国务院弁公室及び中国海外交流協会の主催で、北京で世界華僑華人工商大会が初めて開催された。大会は80カ国以上の華僑華人工商社団及び専門協会の海外からの450の華僑華人の代表が会議に出席した。李克強首相が出席し、「中国の経済建設さらに参加するよう、中国企業の海外進出に仲介的な役割を果たすよう、“一帯一路”建設に推進するようなどを華僑華人商工会の代表に呼びかけた。また、国务院僑務弁公室は華僑華人に関する業務方針などについて、「国家僑務発展綱要（2016-2020年）」を作成し、2016年12月21日に発表した⁽¹⁵⁾。

香港は昔から華僑華人の海外投資の窓口としての役割を果たしている。「一帯一路」における香港の役割について、2015年3月30日に香港で世界華商上位ランキング1,000社の授賞式において、香港の中国商会の陳経緯主席が“一帯一路”の構想における香港及び華商の役割を強調し、積極的に参加すべきだという。香港は健全な金融システム、標準化された金融商品を有しており、会計や監査、商業管理、法律サービスなどにおいて、大量な国際的な人材を提供することができる。地縁政治が複雑で、経済格差が大きい“一帯一路”の沿線国と中国との窓口、橋渡し役を担うことができる。特に貿易物流、金融、商業サービス、観光産業において、香港は積極的な役割を果たすことはできる。香港は世界初の人民元のオフショアセンターとなり、内陸企業にとって海外資金調達するための重要な位置となっていると陳主席が語った。

人民元の地域化への推進と中国とASEANとの経済関係の深化につれて、ASEANでは、人民元の地位はドルの次となっている。人民元地域化の推進において、東南アジアは重要な地域であるとみられる。

華僑華人企業は海外建設プロジェクトにおいて、豊富な経験を持っており、中国企業と共同で、高速鉄道、道路、港などの建設への投資の拡大を中国政府や企業から大きな期待が寄せられている。華僑華人企業の資産について、明確な数字はないが、香港の雑誌である「亜州週刊」では、毎年、上場している中国大陆、香港、台湾、東南アジア華商企業を対象に時価総額を基準にランキングを行っている。2015年の世界華商上位ランキング1,000社は2014年8月までに上場している中国大陆、香港、台湾、東南アジア華商企業を対象にしたものである。上位40位の東南アジア華商企業のうち、シンガポールは10社、マレーシアは9社、タイは8社、フィリピンは7社、インドネシアは6社で、資産総額は一兆四三三億七六三〇万ドルとなり、市価総額は三八七三億九九〇万ドル、純利益は二二四億一四〇万ドルとなっている⁽¹⁶⁾。

今まで中国における華僑華人の投資分野や「亜州週刊」やForbes誌のランキングを分析すると、華僑華人資本は主に不動産、金融・保険、情報通信、飲食業などのサービス業に集中している。“一帯一路”構想における華僑華人の資本が、これらの分野に投資する傾向が強いと思われる。特に今の東南アジアの華僑華人の企業経営者は、東南アジア諸国に生まれ、すでに二世、三世になった者は多い。中国語は

できない若者もかなりいる。中国語ができたとしても、創業者と異なり、アイデンティティは中国に所属していない。中国との関係は意外とドライである。中国政府は華僑華人の協力を呼びかけているが、経済的な利益がなければ、協力の呼びかけに反応は薄いと思われる。

6. 「一帯一路」の問題点

(1) 投資の収益率の問題

インフラ設備の建設は、国や地方経済の成長の基盤であり、国民生活の質を高めるものでもある。今まで中国経済が成長の要因の一つは、インフラへの投資が中国経済成長に大きく寄与しているといえる。しかし一方で、地域の総生産や貨物輸送量の増加率と道路延長の増加率を比較すると、相関性が必ずしもあるとは限らない。また道路密度の上昇率は各地域の生産性に影響を与えていない可能性もあると指摘されている。さらに日本のように、かつて整備されたインフラの維持・更新に現在膨大な費用がかかっているが、中国では日本よりもはるかに規模が大きく、かつ 20 年間という日本の半分程度の期間で整備されたため、メンテナンスコストが一気に増加する懸念がある。毎年の維持管理費用を、投下したコストの 1% 程度と考えると、今後中国は交通インフラだけで 2,000 万元（約 4 兆円）以上の費用がかかる計算になる⁽¹⁷⁾。

中国の社会科学院経済研究所の袁鋼明氏が、中国のインフラ投資への過度重視には問題にある。袁鋼明氏は中国の投資率はすでに 50% 以上上昇していると説明し、基礎インフラへの投資は固定資産への投資の多くを占めている。さらにほかの投資より基礎インフラへの投資比率の増加スピードは速い。不動産への投資率は 8% まで下落したのに、基礎インフラへの投資率は 25% 増加した。ほかへの投資は下がっている現状で、基礎インフラへの投資だけで規模の範囲や投資額などが拡大されているにもかかわらず、中国経済が減速しつつある。この要因は過剰に基礎インフラへの投資があるからと持論を展開している。無論、基礎インフラへの投資は関連企業や様々な投資産業へのメリットが多い。また基礎インフラを高いレベルまで高め、現実的に経済成長への期待ができる。しかし、基礎インフラへの投資のリスクは中長期かつ多額の借金による行われることで、投資プロジェクト用の借金は 10 年、20 年以上かかって返せないケースが多い。銀行にとっては、時間の長さで回収できないリスクが増え、最終的に不良債権になる可能性がある⁽¹⁸⁾と指摘している。

現段階では、AIIB やシルクロード基金の多くは「一帯一路」へのインフラ投資に向けている。シルクロード基金は別として、AIIB や「一帯一路」と協力する世界銀行、日本主導の ADB にとって、このようなリスクを見極めるうえで、資金回転率を高めるなどの対応策を講じなければならない。

東南アジア華人企業グループの多くはインフラ建設や不動産の分野に強みを持っている。中国の基礎大型インフラ建設において、一部の華人企業が中国政府と BOT の形式で共同開発した実例がある。“一帯一路”へのインフラプロジェクトにおいて、沿線国の華人企業が中国企業と共同開発や連携することも予想される。多くの華人企業が一帯一路の戦略に期待を抱いているが、一部の華人企業が中国企業との取引の難しさが感じている。たとえば、マレーシアの庭園などの設計を手がけるデザイン会社では、中国の不動産開発会社と 3 年前から富裕層向けのマンション開発を手がけてきました。しかし、中国政

府は一带一路を推し進める一方で、経済の減速が鮮明になった去年、プロジェクトは中断を余儀なくされ、この会社では、およそ7,000万円の損失が出たという⁽¹⁹⁾。中国がASEANにおいて、多くのインフラプロジェクトが実施されるなか、華人企業にとってはチャンスであると同時に投資収益のリスクも見落とせない。

(2) 地方政府のプロジェクトの乱立の問題

地方政府のプロジェクトには乱立の恐れがある。「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設を推し進めるビジョンと行動」の正式の発表とともに、中国地方政府は積極的に周辺地域と周辺国とのプロジェクト、投資、対外協力などについての計画を取り込んでいる。一部の地方政府はすでにプロジェクトリストを発表している。「シルクロード経済ベルト」の核心区としてのウルムチ自治区、「海上シルクロード」の核心区としての福建省は、一連の重大なプロジェクトを集中的に実施している。2014年末まですでに27の地方政府が多くのプロジェクトを推進しようとしている。過剰投資のリスクの問題が再燃する恐れがある。

華人企業と中国地方政府との関係について、中国の改革開放政策が実施された直後、地方政府は華僑華人企業への投資優遇条件やフォーラムの開催など様々な誘致策を積極的に行っている。華僑華人企業も故郷への投資や寄付などを通して、中国での企業イメージの確立、中国政府とのパイプ作りなどに大きな効果をもたらした。一種の先行投資といわれるが地方政府とのパイプが強い。さらに中国国内において、中国僑商投資企業協会や世界華商センターなどの設立により、自らの権益を守り、中央政府と地方政府との交渉や中国企業と共同でプロジェクトの実施などを図っている。中央政府及び地方政府も華人のネットワークに積極的に参入している。このような状況において、地方政府のプロジェクトへのチェック機能果たせるかどうか、華人企業も例外なく企業投資の保証として、法律システムの完備、金融機関の機能の健全性、または手抜き工事や安全基準の無視、環境破壊などの企業への監視機能が高める必要がある。

(3) 生産過剰の輸出へのリスク

中国の生産過剰への解決策として「一带一路」の戦略の目的の一つとよく言われるが、果たして解決策として正解であるかどうかは疑問である。まず、輸送コストのことを考えると、うまくいくとは限らない。上記に述べたように、中国から欧州までの鉄道輸送ルートの時間は海上輸送ルートより三分の一短縮されたが、輸送コストは少なくとも海上輸送コストの三、四倍であると指摘している。内陸からの生産過剰製品の輸出コストは考慮しなければならない問題である。

また、貿易バランスのことから、「一带一路」沿線国との経済摩擦を起こる可能性もある。中国側の貿易黒字が拡大すれば、相手国が対応策を講じなければならない。そうなると、両国の貿易摩擦や保護主義的動きが行われる可能性があって、貿易摩擦から国同士の関係が悪くなり、さらに社会の安定性まで脅かす可能性はないとは言えない。

中国はASEANとの貿易において、EU、米国に次ぎ、ASEANは中国の第三位の貿易パートナーで、第四位の輸出市場、第2位の輸入市場となっている⁽²⁰⁾。中国はASEANの第一位の貿易パートナーと

なっている。2010 年 FTA が発効される以前は、中国側が ASEAN に対してほぼ赤字であった。2012 年以降中国の輸出額が輸入額を超え、初めて黒字に転じた。内訳をみると、タイ、マレーシア、フィリピンとの貿易において、中国側が赤字であるが、ベトナム、インドネシア、シンガポール、ミャンマーなどの国との貿易において、中国側が黒字となっている。ASEAN 諸国は“一帯一路”を活用するため、中国や ASEAN 国、沿線国への海外輸出を拡大することを目指している。華人企業も例外なく、このトレンドに積極的に乗ろうとしている。この背景には中国政府と現地政府の後押しがある。マレーシアでは、経済団体である「一帯一路センター」が 2016 年 12 月に設立された。昨年（2017 年）の 10 月までにすでに 1,000 社、46 団体が登録している。センターに登録している中小企業は昨年の 10 月までには 160 億円の契約を結んでいるという⁽²¹⁾。マレーシアは輸出型の国であるため、国際貿易は華人企業にとって生命線と言われる。輸出相手は中国のほかに、“一帯一路”の海上ルートを利用して、中東・ヨーロッパにも拡大するという思いがある。中国もこの海上ルートを利用して、東南アジア諸国に輸出を拡大すると同時に、東南アジアを拠点として中東やアフリカ・ヨーロッパへの輸出の拡大を狙っている。貿易のバランスを考えると、貿易不均衡の国同士の間には貿易摩擦が起こる可能性がある。ASEAN 諸国において、特に中国に対して貿易赤字の国との間に貿易摩擦が起り、双方が保護主義政策を採った場合、国際貿易が生命線と言われる華人企業の立場は難しくなると考えられる。

(4) 国際金融機関との協力、現秩序への挑戦へのリスクの問題

AIIB について、AIIB の総裁が AIIB は中国の銀行ではなく、77 カ国すべてによって保有されている銀行で、将来もっとメンバーが増えると説明している。しかし、人民元決済の拡大などの動きが、戦後の国際金融秩序であるブレトンウッズ体制に対抗する新しい枠組みとみられ、米国に警戒されている。今後、すでに出来上がっている国際秩序のなか、中国がこの構想の実行において、既存の国際ルールとの協調はどこまでできるかも今後の中国経済発展に関わる問題の一つだと思われる。

(5) 政治的なリスク

「一帯一路」沿線国は、文化や宗教などが大きく異なることや国々の政治情勢や国内の紛争、テロなどがプロジェクトや人身安全に大いに影響する。

パキスタン南西部バルチスタン州のグワダル港近郊で 2017 年の 5 月の 13 日、道路建設に従事していた作業員 10 人が武装グループの銃撃を受けて死亡した。グワダル港は、中国が提唱する現代版シルクロード経済圏構想「一帯一路」の一部をなす中パ経済回廊の要衝である⁽²²⁾。同国では地域勢力の反乱が続いており、中国・パキスタン経済回廊の建設に遅れが出ている。このようなケースが今後ほかの国にも発生する可能性もあり、経済協力の仕方や人身安全などに対して、今後どのように対応できるのか「一帯一路」への試金石だと注目される。

こういったリスクから、多くの民間資本が「一帯一路」への参入が難しいと思われる。国有企業の負担が重く抱えるうえ、さらに政治や安全保障などの理由で M&A や進出に厳しく審査され、企業運営の支障が出る可能性がある。

“一帯一路”の海上ルートでは、ASEAN 諸国の華人企業について、ほかの意味でのリスクは潜んで

いる。東南アジアの歴史を俯瞰する時、欧米植民地支配者、流通業や商業に携わる華僑華人と現地の一次産業を営む原住民というキーワードが浮かび上がる。東南アジアの複合社会において、華僑華人たちはどのような役割を果たしたのか。研究者たちが様々な視点から取り上げている。ここでは詳しく取り上げないが、一つ言えるのは文化や宗教など異なる一部の東南アジアの国では、歴史において、華僑華人の富や一部の華人企業が政府との癒着、政治への参入などが、論争や華人への排斥、暴動などにつながったことは事実である。1998年インドネシアのジャカルタ暴動は今も記憶に新しい。現在ではインドネシアにおいて、長い間差別的地位に置かれてきた華人の地位の見直しが始まり、差別的な法律が次々と撤廃された。政権の対華人政策の変化が読み取れる。現地生まれて企業経営のトップに君臨する華人の二世、三世および華人若者が、現地国のアイデンティティを持ちながら、複雑な思いを抱いているのも否めない。ASEAN諸国において、華人と原住民との経済格差が縮小されない限り、民族の問題が再燃する恐れがある。また、民族問題が現地国政府と中国政府との関係や政治的なリスクなどに左右されられると思われる。

終わりに

古代のシルクロードは長い年月をかけて形成されたルートであったが、中世以降、陸のシルクロードは次第に衰退し、海のシルクロードが主に使われていた。歴史において、漢の時代に張騫を西域への派遣と明の時代に約30年間7回に渡り鄭和を大航海に派遣した以外に、国が積極的なシルクロードの開拓や交易を行っていなかった。しかし、東南アジアにおいて、中国からの商人及び現地に移住した華僑が十九世紀以前の海のシルクロードにおいて、交易のネットワークが形成されただけではなく、技術の面においても、大きな役割を果たした経緯がある。現代の東南アジア社会において、華僑華人グループや華僑華人企業が、彼たちのネットワークを利用しながら、アジアをはじめ、先進国企業と連携し、中国だけではなく、世界への投資を向かっている。

“一带一路”構想は、初めて中国政府が主導的に提唱し、内容的にも、範囲も今までにない規模である。これはグローバル経済の深化やブロック化の結果でもあり、今後の中国経済の延長線でもあると読み取れる。昔のシルクロードが何回かの衰退を繰り返した要因は様々あるが、その一つにインフラの問題が挙げられる。今回はAIIB、中国の「シルクロード基金」の対応や日本主導のアジア開発銀行（ADB）などの協力もある。沿線国との貿易において、中国政府は人民元の国際化に向けて人民元の決算や人民元建ての融資もさらに拡大していくと思われる。

“一带一路”の構想は、国際社会から幅広く関心が高まり、順調にいけば、沿線国と投資国双方に利益をもたらす、グローバル経済成長のさらなる重要な推進力となることが期待できる。しかし、上記したリスクも見落とせない。「一带一路」の構想は中国や沿線国には大きなビジネスチャンスをもたらすと同時に、順風満帆な道ではないことが中国も関連国も共有の認識があるであろう。

中国国内において、かつて歴史の教訓から、漢や明の時代のような朝貢貿易において、政治的な要素が強く、民間の貿易を制限や禁止され、国の貿易のバランスが崩れ、財政の悪化や国民の生活に大きな影響を与えたのも事実である。今回の構想は政府主導で行われ、AIIBは将来的に商業に向けて民間資

本を受け入れる推測はあるが、民間企業と民間資本の参入はどの程度できるかは一つのカギとなっている。また、沿線周辺国の政治や経済、文化、宗教などの事情が異なり、経済だけの利益では全線の国々を動員するのは難しい。さらにすでに出来上がっている国際秩序のなか、中国がこの構想の実行において、既存の国際ルールとの協調はどこまでできるかも今後の中国经济発展に関わる問題の一つだと思われる。

米国のトランプ大統領の登場によって、環太平洋経済圏に向けて、TPP（環太平洋戦略的経済連携協定）に不参加となったが、二か国間のFTAを強化していくことがトランプ政権の方針となっている。RCEP（東アジア地域包括的経済連携）の合意や「一帯一路」の実現に向けて、東南アジアの華人企業もビジネスチャンスをさらに広げると予測される。

華人資本は、民族という軸からみると、華人資本ではあるが、国家という軸からみると、一国の民間資本である。民間資本の一部である華人資本が居住国の国家の利益に緊密に関連していることは言うまでもない。国の経済が低迷すれば、企業への影響も大きい。企業が不振であれば、国の経済にも打撃を受ける。これは居住国政府、華人自身がよくわかっていることである。

社会や政治的な環境の影響を受けながら、企業は自身の利益と国家の利益、投資先への利益、社会への貢献などのバランスを保つことは、華人企業も例外なく、企業が成功する近道となるであろう。また、国の経済構造の改革や地域の経済統合などが行われている中、華人資本が、どこに向かうのか、どのような動きをするのか。彼たちの今までの投資経験や投資業種などからある程度推測できるが、とりわけ今後の動きが気になる存在である。

今まで中国の経済発展やインフラの建設において、華僑華人資本が大いに役割を果たした。70年代、80年代のように、アジアの経済成長は表には日本企業のおかげで、裏には華人企業の支えによるものと言われるように、今後、「一帯一路」やRCEPの実現において、東南アジア華僑華人の果たす役割は大いに期待できるが一方、華人企業が外資や中国企業との競争も激しくなっていくであろう。それを勝ち抜いていくためには、華人ネットワークの強みを利用しながら、研究開発、技術力や経営ノウハウなどを高めることが重要である。また、今までの経済格差や民族などの問題が再燃するリスクを自覚する上で、これらの問題をいかに前向きに普段から解決できる心構えが必要になってくると思われる。

「一帯」のインフラ建設が着実に進めているなか、「一路」の存在が今まで以上に重要視されると思われる。当然、地政学的には「一路」の重鎮である東南アジア地域の重要性がますます高まる。さらに「一路」との方針も重ね合うRCEPの実現に向けて、ASEANと中国、日本と関連国との協力関係が今後さらに強化していくであろう。

RCEPや“一帯一路”構想は、経済のグローバル化の深化の結果であり、地域の重層的な統合の流れでもある。経済関係の深化によって、政治的な対立が緩和できることは、世界の平和と安定に重要なことであることを認識する。このため、貧困の削減や経済格差の是正の取り込みは、一国内にとどまらず、世界全体的に多様な取り込みが必要となる。地域統合は他地域統合への対抗するものではなく、結果的には世界経済バランスをよくするための手段となるべきである。

〈注〉

- (1) NNA.ASIA “「一带一路」ルート図公表, 南太平洋にも延伸 [経済]” <http://nna.jp/free/news/20150415cny003A.html>
- (2) 騰訊財經「去年我国与“一带一路”沿線国貿易総額達 9535.9 億美元」2017 年 3 月 25 日 <http://finance.qq.com/a/20170325/032027.htm>
- (3) 理論中国「シルクロード経済ベルトと 21 世紀海上シルクロードの共同建設を推し進めるビジョンと行動」2015 年 4 月 16 日 http://jp.theorychina.org/xsqr_2477/201504/t20150416_321486.shtml
- (4) 具体的に参考杉山信也『グローバル経済史入門』P16-20 岩波新書 2014 年
- (5) 同上 P44
- (6) 羽場久美子『グローバル時代のアジア地域統合』（岩波書店 2012 年 P29）を参考にした。
- (7) 李向陽「TPP と一带一路の関係は」朝日新聞 2015 年 11 月 11 日 <http://www.asahi.com/articles/ASHC85RS0HC8ULZU004.html>
- (8) FOCUS=ASIA「東南アジアで初の高速鉄道, 「中国が落れなら“一带一路”構想の重要部分に」——マレーシア運輸相 <http://www.focus-asia.com/outline/420541/>
- (9) CAMBODIA BUSINESS「中国「一带一路」構想を後ろ盾に ASEAN の主役を狙うカンボジア」2016 年 5 月 6 日 <http://business-partners.asia/cambodia/keizai-20160506-china/>
- (10) 人民網日本語版 2016 年 12 月 30 日 <http://j.people.com.cn/n3/2016/1230/c94476-9161049.html>
- (11) (中国証券網 「“一带一路”, 首重“一路”」2017 年 3 月 24 日 <http://news.cnstock.com/paper,2017-03-24,794886.htm>
- (12) 「去年我国与“一带一路”沿線国家貿易額 9535.9 億美元」2017 年 3 月 25 日
- (13) 黒沼勇史「アジア Trend 勢い増す東南アの華人マネー, 日本企業に新たな商機」日本経済新聞 2014 年 8 月 12 日 <http://www.nikkei.com/article/DGXMZO75503650R10C14A8I00000/?df=2>
- (14) 同上
- (15) 新華社「国务院印发《国家侨务工作发展纲要（2016-2020 年）》」2017 年 1 月 12 日 http://www.gov.cn/zhengce/2017-01/12/content_5159193.htm
- (16) 「亜州週刊」“東南アジア最大の華商企業上位 40 社”を参考して算出 http://www.yzzk.com/html/events/2014_1000/content.cfm?Heading=35
- (17) (Nijie Kuboki「中国の巨額インフラ投資の功罪」SPEEDA 2015 年 8 月 1 日 <https://jp.ub-speeda.com/analysis/archive/04/>
- (18) (中国網 think.china.com.cn「袁钢明反对林毅夫：中国过度重视基础设施投资是最大的问题」2015 年 4 月 18 日 http://www.china.com.cn/opinion/think/2015-04/18/content_35357319.htm
- (19) NHK けさのクロースアップ「「一带一路」を活用せよ 華僑の戦略」2017 年 10 月 25 日 <http://www9.nhk.or.jp/ohayou/digest/2017/10/1025.html>
- (20) 「2016 年中国—东盟全年貿易額達 4522 億美元」2017-07-10 搜 狐 網 http://www.sohu.com/a/155882663_115239
- (21) NHK けさのクロースアップ「「一带一路」を活用せよ 華僑の戦略」2017 年 10 月 25 日 <http://www9.nhk.or.jp/ohayou/digest/2017/10/1025.html>
- (22) 産経ニュース「「一带一路」要衝を襲撃 パキスタン・グワダル港で 10 人死亡」2017 年 5 月 13 日 <http://www.sankei.com/world/news/170513/wor1705130030-n1.html>

(原稿受付 2018 年 1 月 11 日)