

第 101 回国際理解講座 講演要旨

国分寺市国際協会
国際理解部会

第 101 回「国際理解講座」＜世界を知ろうシリーズ＞を 2023 年 7 月 1 日、本多公民館で開催しました。講師に中央学院大学講師の森泉祐輔さんをお迎えし『ユーラシア大陸における国際物流の変革』と題して、中国が強力に推進する一帯一路構想とは何か、一帯一路によって国際物流がどう変わるかを中心に、講演をいただきました。

森泉さんは現在大学で教鞭を執られていますが元はビジネスマンで、大学を卒業して大手海運会社に入り、欧州と北米トレードの定期コンテナ航路を担当したのを皮切りに、米国で 8 年間にわたり国際物流のマーケティングの統括に従事されました。帰国後しばらくして別会社に移り、最初に国際物流のネットワークを設立し、中国と欧米のパートナーと J/V 会社を設立して経営にあたるなど 40 年間にわたり国際物流に係わるビジネスに携わってこられ、知識、経験ともに国際物流に精通されています。

聴講者は、森泉さんが中国の一帯一路構想の意図や内容、それが国際物流にどう関わるかを映像も混じえて対話調でわかりやすく話されたので、現実の問題としてよく理解できた。興味深く楽しみながら聴けたと大変好評でした。

以下に、本講演の要旨を簡単にまとめましたので紹介します。

1. はじめに

大学を出て 40 年間、24 か国で物流のビジネスに係わってきた。中国、米国との業務を中心にヨーロッパの 10 数か国とも交渉をもち、海外の仕事はほとんど英語の世界に従事した。本日は中国が推進する一帯一路構想の概要、これまでの実務で経験した国際物流についての基礎的な話をしながら、世界の物流の動き、特にユーラシア大陸の国際物流で何が起きているかを話していきたい。

2. 国際物流ネットワークの設立

最初に勤めた大手海運会社を離れて、新たな物流会社で多くの国際事業を手掛けた。前の会社と違って資金も組織も乏しく、ほとんどがゼロからの出発であり、どうしたらお金をかけずに、大資本に打ち勝ち、新たな国際事業の

展開ができるかを考えることから始めた。世界には同様に資本と人財ともに制限ある物流会社が数多くあるのでこれらの会社を結集し国際的な物流のネットワークを作ろうということになり、2008年に日本、米国、スペインが中心となり、主に中国を拠点として国際物流ネットワークを三社で創立した。世界中の中小の国際物流会社に向けて、インターネットを通じてこのネットワーク参加を呼びかけた結果、3年間で多くの賛同を得て、84か国までネットワークを拡大した。

このネットワークでは、所謂、国際連盟の組織を模して、常任理事国11か国と加盟国73か国で構成した。物事を決めるときは常任理事国間ではどんな小さい会社であってもみな公平に一社1票の権利を持つ。会議も含めて全てのコミュニケーションは英語で行われ、他の言語への翻訳がされないため、英語での議論ができないと参加資格が無くなる。

3. 中国の一带一路構想

中国の一带一路構想は、2014年に習近平主席がアジア太平洋経済協力首脳会議で提唱したもので、陸路（一帯）海路（一路）の新たなシルクロードを構築しようとするものであるが、「中国が世界の中心であった古代シルクロードの再現」を意識した構想でもある。

この構想は、地域連合による周辺国のインフラ整備を行い、それにより物資の流通を増やし貿易を促進させて中国と周辺国の発展を謳い、更に中国の通貨である人民元を世界に広げて国際流通を増やし世界の主要通貨にすることも狙っている。

この一带一路の先駆けになった話がある。それは約800年前に遡るが、中国・明の世祖、永楽帝に仕えた鄭和という人が、コロンブスやバスコダ・ガマより約百年も早く大船隊を組み、7回にわたり世界中を大航海したという中国の栄光の歴史があった。さらに2008年の北京オリンピックは中国国家の一大イベントとして、大帝国明の国力を示す鄭和の偉業を画面とスクリーン一杯に映し出した。私（森泉）はこのオリンピックの演出を見て、中国が何か大きな国際戦略を準備していると感じた。

習近平主席が一带一路の構想で頭に描いたのは、自分たちの輝かしい歴史を取り戻すべく勢力圏を伸ばし、過去の栄光の時代を取り戻したい、これらを平和的に行っていく中で支援する国に対しお互いに新興国の立場をはっきりさせながら一緒に進めて双方が経済的な相互利益に結び付くことをアピールし、栄光の時代を構築したシルクロードの復活を目指すこと。シルクロード

はユーラシア大陸物流の動脈である。14-16 世紀の中国の明の時代ではユーラシア大陸のほぼ全域を統括し、今でいう世界の GDP の 50% を占め、世界の経済規模の半分を占めていた。しかし、その後の中国は 17-19 世紀の清王朝を最後に弱体化し、特にアヘン戦争での敗戦以降は屈辱の歴史が続いた。習近平主席は北京オリンピックの開催を、屈辱を晴らす好機と捉えて復権の狼煙を上げるとともに、一帯一路構想を打ち出して自分たちが古代から世界の中心だったとアピールし、中華民族の偉大な復興を全面的に推し進めることを宣言した。

中国では聖人（日本とは異なる意味—政治家—中国共産党）が庶民を導くことが必要であり、西側の思想（人権保護、言論自由など）と価値観が異なる。歴史に根差した共同体を維持するには政治の安定が最優先され、中国共産党による現体制の継続が望ましいと考えている。従って中国共産党はそれに相応しい人格と知識を備えており、汚職は許されないとの方針で汚職摘発が頻繁に行われる。

4. 一帯一路構想の展開

一帯一路構想（＝シルクロード構想）の陸路は、中国からカザフスタンを経てロシアと通じてヨーロッパへと鉄道で移動し、さらにはロシアからシベリアへと延びる。一方海路は中国から東シナ海、インド洋を通してヨーロッパに至るルートである。これまでの中国からの物資の輸送は大半がコストの安い海上輸送が占めていたが、ユーラシア大陸の地理的条件からすれば、輸送の主流は鉄道で、鉄道は海上に比べて距離、所要時間が 2/3 くらいで、専用列車を仕立るとかなりの部分が海上輸送に対抗できる。陸路で鉄道網が整備していくと海上ルートから陸上ルートへのシフトが進み、少なくとも約 30% 程度は陸上ルートでの輸送が可能となると予想している。

一帯一路構想に基づいてアジア地域のインフラ開発のために中国が用意するシルクロード基金は、米国、ヨーロッパが中心の仕組みである米国の IMF の基金と対立関係にあるが、IMF が資金提供の際に返済能力や人権問題などの制約があるのに対し、中国のシルクロード基金は相手が望めば資金を提供する仕組み。但し、返済できなくなったら担保になっている港湾施設などのインフラを中国が自由に使用できるという条件がつく。中国の経済的側面から言えば、資金の提供だけでなくヒトやモノも提供して中国経済を拡張しユーラシア大陸に自分たちの影響力を伸ばせるという利点がある。

この一帯一路構想、実は中国の独創的な考えではなく、第二次世界大戦後に

米国が進めたマーシャルプランを参考にしていると思われる。マーシャルプランは米国が世界への影響力を増してゆく中で、疲弊したヨーロッパの復興を支援し、同時に米国の政治・経済力をヨーロッパに浸透させた。一帯一路構想はこのマーシャルプランによく似ている。

中国は、新興国のインフラ整備などに多額の資金を援助しているが、中国は今でも新興国であると自認しており、一方的な援助ではなくインフラ整備による新興国側のもろもろのメリットと中国側の輸出市場の拡大などのメリットで双方が Win/Win の関係であることを強調している。ただ、資金援助受け入れ国が中国から意図的に過大な債務を負わされ、債務の担保として土地やターミナルを占有されたという問題が起きている。

ここで米中関係に触れておくと、中国は驚くほど米国の政策を学び、それを中国流に新たな構想として作り上げる。米国と中国は政治的な表の関係では対立していても実際には接近する要素が多く、特に経済の分野では相互に人脈をもっている。多くの中国の大学生が米国のトップの大学に留学している。従来、これらの留学生は卒業後外資系の企業に就職し米国内に留まるのが一般的だった。しかし、2000年以降卒業後中国に戻る留学生が増え、2000年に23%だった米国留学生の帰国者が2020年には80%を超え、彼らの多くが中国共産党に入党している。共産党員になっても政治への直接関与はせず、米国で学んだ知識、経験を活かし、極めて優秀な頭脳をもつ人材として中国科学院などでブレーンになって研究開発をリードしたり実業家になったりして中国の発展に寄与している。中国の新世代（米国留学組）が中央政界に出てくるのはまだ時間がかかると思われる。

5. おわりに

一帯一路の施設がどのような規模なのか、どこまで進捗しているかなどをこの目で見て実感を持ちたかったので、カザフスタンに出張し、内陸ターミナルの状況を調査した。中国側も調査したかったが当局がスパイ防止法など規制を強化しているため断念した。

中国との国境に沿ってアルマティからアクトガイを通過してロシアへ行く鉄道のルートがあり、アクトガイで中国ウルムチ方面から伸びる鉄道と繋がっている。このルートの中の最大の拠点である内陸ホルゴスターミナルを見学したが、その広さは東京23区の総面積の2/3くらいの広大な広さで一帯一路構想の凄さを実感した。

6. 質疑応答から (Q: 聴講者の質問、A: 森泉さんの回答)

Q: 日本からヨーロッパまで物資を船で運ぶ場合と、中国を経由して内陸を鉄道で運ぶ場合の距離、コスト、日程はどのくらい違うか。

A: 海上ルートと比較して距離と日程は鉄道が 2/3 程度と見てよい。コストは競争力の問題があり、中国の国家政策も係わってくるので一概には言えない。自分でも色々研究はしているが検証ができていない。

Q: 日本は過去にカザフスタンに ODA 資金による道路建設などの支援を行ったがいまも続いているのか、中国の一带一路でなくなったのか。

A: 日本は 1991 年ごろから中国に先駆けて ODA の資金でカザフスタンのアラチャットで道路建設などインフラの整備を始め現在も続けているが、中国は自国の威信をかけ、日本を上回る規模で、日本より安いコストで一带一路を進めているので規模と資金力では圧倒されている。

以上