

アジア的なるものと「一帯一路」構想

小林 潔司

【アジアとは何か】

アジアという語は、アッシリア語の「アス (Asu)」、すなわち「日いずるところ」を起源にしていると言われる。同じく、ヨーロッパは「エレブ」、すなわち、「日のしずむところ」を意味する。アジアとは、「オリエント」と同様で、西欧人が自分以外の他者としての文明を意味して使った言葉である。そのアジアという地域に住む人間、すなわちアジア人にとっては、西欧からの侵略の危機に立たされるまでは、自分たちの地域が「アジア」であるという意識は持たなかった。

最近、アジア人が自らを単に「西欧ではないもの」という否定的なアジアとしてではなく、主体的な存在として認識し、漠然としてはいるもののアジア的世界観なるものを語るようになってきた。その1つが中国の習近平政権が進める「一帯一路」構想である。しかし、アジアとは、往古から現在にいたるまで、実に多様な民族や地域による重層的で複雑なかたまりであり、それをアジアという名で一括して呼ぶのは無理というものである。いみじくも、杉山正明が、「アジアをアジアたらしめているのは、アジアという語それしかない」と言ったのはまことに正鵠を射ている。杉山が言うように、現代中国のパワーポリティクスによる「一帯一路」構想は、大航海時代という欧米の偏狭な歴史観を払拭する意義はあっても、世界史的観点に立てば、この広大で多様な地域を総括するほどの魅力的な構想ではないように思える。

ユーラシアは、本来的に多層的で多方向の厚みを持って発展してきた。例えば、シルクロード。そこでは東西方向の交通よりも、むしろ南北方向の動きのほうが卓越していたとも言われる。グローバル化された現代のユーラシアにおいては、空前の量の人や物資が行きかい、多様な文化、宗教、思想、知識、情報、学術、科学、技術が多重的・多極的な空間においてダイナミックに展開している。このような多様なアジアの世界様相を理解するための基本的な哲学・理念とは何なのか。それは、西欧的発想による合理主義ではない。そもそも、混沌とした多様性のるつぼの中で、誰が合理性を定義しうるのか。それは、現代のユーラシアが直面しているようなパワーポリティクスによるゲーム的均衡状態では決してない。

【アジアのサプライチェーンと経済成長】

アジアという言葉が具体的な実体をもたないように、東アジアという言葉も1つの空間的な範囲を指定する以外に、実体的な意味を定義することは難しい。しかし、この東アジア地域という地理的空間が、過去 20 年にわたり空前の経済成長を遂げたことは事実である。

東アジア地域の経済は、世界経済における生産分業の展開と、それに伴う国際貿易パターンの変化とともに進化してきた。1980 年代から、世界貿易が急激に拡大した。貿易量の増加率の方が経済成長率よりはるかに大きい。従って、貿易量の増加を単純に経済成長のみに

よって説明することはできない。多国籍企業による直接投資と技術転移、及び生産拠点の世界的な水平的展開を意味するフラグメンテーションを通じて、サプライチェーンの世界的展開が進展した。また、製品のモジュール化の進展により、製品の生産に必要な中間財や製品パーツが、先進国や途上国を含めて国際的に最適な生産拠点において生産され、その垂直的な生産工程分業を通じて供給された中間財や部品を組み立てることにより最終商品が完成される。

世界経済の分業体制は、北米を中心とする金融経済や I T 産業・サービス産業の国際的集中と、東アジア地域における製造業を中心とした実物生産活動の国際的集中として把握できる。ヨーロッパ地域は経済統合を通じて一つの巨大市場を実現させた。その巨大な消費市場を背景として、金融・サービスや製造業の集積を実現した。

パソコンやデジタルカメラのようにモジュール化が高度に進展した製品では、東アジア地域の生産シェアが世界経済を独占するようになった。一方、自動車のように複雑な製品は世界各国で生産されている。さらに、東アジア地域では、地域内における生産工程の国際分業が著しく進展した。事実、アジア地域における国際貿易においては、中間財の貿易が占めるシェアが大きいことが特徴的である。すなわち、中国をアセンブリ基地とする生産工程のアジア内水平的分業化が進展したのである。

生産された最終製品は、欧州航路・北米航路を通じて、ヨーロッパ諸国や北米諸国に輸出される。このような国際貿易の急速な増加を背景として、これらの基幹航路ではつぎつぎに大型コンテナ船が投入され、増加する貨物量の輸送に貢献してきた。それと同時に、船舶の大型化による輸送コストの削減は、アジア地域で生産される製品の価格競争力を増加させ、さらにアジア地域における生産拠点の国際集中化を進める。すなわち、基幹航路における船舶の大型化とアジア地域における生産の集中化は、互いにポジティブフィードバックを通じて共進化してきたと考えてよい。さらに、中国をアセンブリ基地とする生産工程の国際分業の進展とアジア地域内のフィーダー航路の発展も不可分の関係にある。このようなアジア地域における製造業の集中とそれを支える海運ネットワークの発展が、アジア地域全体の経済成長を支えてきたといっても過言ではない。

アジア経済ショックやリーマンショックのように、世界経済が大きなりスク要因をはらんでいるが、その動向を予測することを容易ではない。しかし、国際分業パターンの観点から見れば、モジュール化が簡単な製品に関しては、東アジア地域への生産集中が今後も続くだろう。しかし、モジュール化が容易な製品に関しては、ほぼモジュール化が達成されており、この意味で、東アジア地域における生産の国際集中化は、ほぼ飽和状態に到達していると言えるだろう。

かつて、日本企業は安価な労働力を求めて中国をはじめとするアジア各国に直接投資を実施してきたが、現在、日本企業は生産拠点を東南アジアにシフトしつつある。東南アジア地域は、欧州市場に近いという地勢的な利点はあるが、労働賃金の増加により、従前のような直接投資戦略を継続することは困難になると思われる。一方、ASEAN やインドも含

めたアジア諸国の経済成長による消費量の増加を考えれば、アジア地域内におけるローカルな市場の発展が重要な課題になるように考える。

【「一帯一路」構想】

習近平政権は、他国への介入を自制するという鄧小平以来の伝統的な外交政策を放棄し、中国がアジアで積極的な役割を果たすと宣言して、「一帯一路」構想を掲げた。中国は、「一帯一路」構想について、「開放型の世界経済システムを守り、多様で、自主的で、均衡のとれた、持続可能な発展を実現するための中国の提案であると同時に、地域協力を深化させ、文明の交流・相互参考を強化し、世界の平和・安定を守るという中国の主張であり、最大の開発途上国であると同時に世界第二の経済大国として、国際的経済ガバナンス・システムを公平、公正かつ合理的な方向へ発展させようという中国の責任感の表れでもある」と説明している。

「一帯一路」の「一帯」とは、中国西部から中央アジアを經由してヨーロッパへと続く「シルクロード経済ベルト」を指し、「一路」とは、中国沿岸部から東南アジア、スリランカ、アラビア半島の沿岸部、アフリカ東岸を結ぶ「21世紀海上シルクロード」を指す。「一帯一路」とは、今後、数十年かけて、これらの地域に道路や港湾、発電所、パイプライン、通信設備などインフラ投資を皮切りとして、金融、製造、電子商取引、貿易、テクノロジーなど各種アウトバウンド投資を積極的に進め、当該経済圏における産業活性化および高度化を図っていくプログラムのことである。英語では、Belt and Road (B&R)、または One Belt One Road Initiative と記載される。

「一帯一路」におけるインフラ整備を資金面から支援するため、シルクロード基金やアジアインフラ投資銀行 (AIIB)、BRICS の 5 か国が主体となる新開発銀行 (NDB) などが、中国の主導で設立された。「一帯一路」構想に参加する国としては、333 億米ドルの財政支援を行うと約束した英国、「一帯一路」の共同建設に参加する準備を整えているオランダなどが挙げられる。ドイツやシンガポール、ポーランド、タイといった国々も連携や投資を表明している。また、特に重要な地域としては東南アジア (ASEAN) と中欧、東欧 (CEE) が挙げられる。

習近平は、2017 年 5 月に開催された『「一帯一路」国際協力サミットフォーラム』の基調講演において、一帯一路構想について、主に以下の 5 点を述べている。

- (1) **関係諸国との政策協調**：これには、ロシアの提起する「ユーラシア経済同盟 (連合)」、ASEAN の「相互接続基本計画」、カザフスタンの「光明の道」、トルコの「中間回廊」、モンゴルの「発展の道」、ベトナムの「二回廊一経済圏」、イギリスの「ノーザン・パワーハウス」、ポーランドの「琥珀(こはく)の道」などが含まれる。
- (2) **関連諸国とのインフラの連結**：関係諸国と共同でジャカルターバンドン高速鉄道、中国—ラオス鉄道、アディス・アベバ—ジブチ鉄道、ハンガリー—セルビア鉄道等のプロジェクトを加速し、パキスタンのグワダル港、ギリシアのピレウス港などの港湾を建設し、

一群の相互接続プロジェクトを実施する。また、中国パキスタン、中国・モンゴル・ロシア、新ユーラシア・ランドブリッジなどの経済回廊をリード役とし、陸海空ルートと情報ハイウェーを骨格とし、鉄道、港湾、パイプライン網などの大型施設を拠点にして、複合型のインフラ網を形成する。

(3)貿易の円滑化：「一带一路」参加国との貿易・投資の円滑化を強力に推進し、ビジネス環境を改善する。2014 年から 2016 年にかけて、中国と「一带一路」沿線国との貿易総額は 3 兆ドルを超えた。また、中国の「一带一路」沿線国向け投資の累計は 500 億ドルを超えた。さらに、中国企業は、すでに 20 余りの国に 56 の経済貿易協力区を設けた。

(4)資金の融通：「一带一路」建設参加国・機構とさまざまな形式の金融協力を進めた。AIIB はすでに「一带一路」建設参加国の 9 案件に 17 億ドルの貸付を行った。シルクロード基金の投資額は 40 億ドルに達した。

(5)民心の意思疎通：「インテリジェント・シルクロード」、「健康シルクロード」などの構築を進め、科学、教育、文化、衛生、民間交流などの各分野で広く協力した。

【一带一路構想の影響】

中国の「一带一路」構想は、経済外交を注意深く使いながら、商業的制裁や軍事行動の可能性もほめかしつつ、近隣諸国を自らのビジョンに同調させる意図を持っている。アジア諸国は、中国への経済的依存と中国の影響力の増大への不安を抱えながらも、のどから手が出るほどインフラを必要としている。「一带一路」政策は、アジア諸国に対してインフラへの投資を約束するものであり、近隣諸国の人々の多くは、概して「一带一路」構想を好意的に受け止めている感じがする。（詳細には、別途掲載している土木学会会長対談シリーズ <http://www.jsce.or.jp/president/index.shtml> を参照して欲しい。）

「一带一路」構想は、インフラへの投資が経済成長を促し、貧困を軽減するという中国自身の経験に基づいている。そのモデルが、アジアの他の地域においても通用するかに関しては些か疑問がある。前述したように、中国の高度経済成長をもたらした原因として、モジュール化を通じたアセンブリ生産技術が、規模の経済性を追求することに適していたことがあげられる。さらに、船舶の大型化による密度の経済性の追求により、輸送費を大幅に削減できたことがあげられる。そして、中国という巨大消費市場が国内にあり、国内インフラの整備により、生産物に対する市場拡大の効果を享受することも可能であった。

しかし、ユーラシア大陸全体を射程においた「一带一路」構想において、中国経済が享受してきた規模の経済性が機能するとは考え難い。もちろん、アジア各国の国内企業がその市場を近隣諸国に拡大することにより、アジア各国における起業家の成長や国内資本市場の成長という経済効果はもたらされるが、「一带一路」構想によるインフラ投資に関して、金融機関に確実に利益をもたらすプロジェクトが果たしてどの程度存在するのか未知数である。さらに、「一带一路」構想というスローガンが無駄な支出の言い訳にならないような規律付けが必要になる可能性も大きい。

また、アジア地域全体におけるサプライチェーンが、高度な展開を見せる中で、サプライ

チェーンを支えるファイナンス部門のシステムリスクが急速に増加するという問題もある。金融機関がサプライチェーンを構成する個別企業のリスクや信用を評価することは容易ではない。むしろ、サプライチェーンを支配的に管理する中核的な企業が、サプライチェーンに参入する新規企業に積極的に融資するというサプライチェーンファイナンスが有効である場合が少なくない。サプライチェーンファイナンスの発展においては、中国が主導的な役割を果たしている。しかし、アジア地域のサプライチェーンファイナンスでは、ノンバンク等による無担保融資の占める割合が極めて大きく、アジア全体にまたがるサプライチェーンが多大なシステムリスクをはらんでいる。「一帯一路」構想が健全な形で発達するためには、まだ多くの国際的制度インフラが必要とされている。

【「一帯一路」構想がもたらす技術標準化】

中国の「一帯一路」構想によるインフラ投資は、中国の技術標準によるユーラシアのインフラ標準化を意味している。例えば、雲南省の昆明から景洪を経てラオスのビエンチャンに至る鉄道が間もなく開通しようとしている。この鉄道は、中国がビエンチャンからバンコクまで別個に建設を進めている鉄道と接続される予定である。中国ラオス鉄道が、ラオスの技術標準で建設されるわけではない。当然のことながら、中国の技術標準で建設されることになる。

鉄道は、総合的で複雑な技術システムである。中国ラオス鉄道の車両を動かす電力の周波数は、当然中国基準である。鉄道システムを運営するためには、中国から電力を供給するか、ラオス国内に中国の技術標準に適合する発電所を建設しなければならない。一度、基幹的なインフラを導入すると、それに関連するさまざまなシステムの技術標準も併せて統一化しなければならない。

ユーラシアが一つの技術標準で統一されることになれば、それはユーラシア全体の効率化に大いに貢献することになるので、それ自体は素晴らしいことであるが、話は単純ではない。アジアの国内には、すでに先行して多様な技術水準が導入されている。それは、英国、フランス、アメリカ、あるいはロシアの技術標準かもしれない。また、アジアの国々は政治経済的構造が様々に異なる。1つの技術標準が、ユーラシアのどこにおいても、最適である保証などはない。すでに先行する多様な技術標準の上に、さらに新しい技術標準が追加されることになる。それだけの話である。

一度、国内にある技術標準が導入されると、それを変更することは容易ではない。明治時代に、東京は 50Hz というドイツ製の発電機を、大阪は 60Hz というアメリカ製の発電機を導入した。結果として、東日本と西日本で異なる周波数が使われるという状況が常態化している。それぞれの技術がいわば地域的に独占状態に到達すれば、のちに修正することなど、ほとんど不可能である。ユーラシアが1つの技術標準で統一化されるというのは夢物語のように思える。もちろん、中国標準によるユーラシアのグローバル化の力は無視できない。また、無視する必要もないだろう。

各国が、グローバル化の力を最大限に活用しながら、自国に適した様々な技術を活用する

ような能力を有し、さらには、自国にとってふさわしい技術を、自ら開発していく能力を持つようなアジアになることが理想的であるように思える。

【日本の役割】

世界の半分以上の人口と GDP の半分近くを生産するアジア地域。その中で、近い将来、中国とインドがアメリカ合衆国を抜き去り、世界の 2 大経済大国に成長すると予測されている。現在、両国は政治的に対立しているという見方が大半を占めている。しかし、中国はハード、インドはソフト生産に比較優位性を持っているがゆえに、両国の経済構造は相互補完的である。

上述したことを勘案すると、長期的に、2つの経済は共進化すると考えることが妥当であろう。欧米が単一の標準化戦略によるシステム生産に圧倒的な優位性を持つとすれば、日本はどのような戦略で戦うべきか。「グローバル化の中でわれわれはどこに向かうべきなのか」(会長情報発信プロジェクト 6 月 26 日掲載) で言及したように、グローバル化の中で2つのビジネスモデルが考えられる。

1つは、アップルやグーグルに代表されるように多国籍企業が1つの国際的デファクト標準(one-size-fits-all standard)を巡って競争するモデルである。いま1つは、現地のコンテキストをふまえてローカライズする戦略である。それぞれの国の実情にあった新しいしなやかな標準(one-finds-own-size standard)モデルを、それぞれの国とのアライアンスに基づいて共同開発する。

日本企業は、好むと好まざるに関わらず、どちらかのビジネスモデルを選択せざるを得ないだろう。日本企業の進むべき道は、多様性を背景としたコーディネーション戦略を通じて、それぞれの国とアライアンスを組んでいく以外にないように思う。

日本は根回し技術を代表とする組織内コーディネーション能力に関しては世界的に群を抜いているが、どうして組織内コーディネーションだけでなく、社会的コーディネーションに技術革新の目がむかないのか。例えば、観光業界は、多く関係者で成立する業界であるが、支配的企業がない。この分野こそ社会的コーディネーションを必要とする領域である。インバウンド観光客が急増しているという現状を踏まえると、社会的コーディネーションをめざした社会的イノベーションを行う千載一遇のチャンスである。そのような意味では、多くの日本版 DMO (Destination Management Organization) が立ち上がったが、この分野での社会実験の成否がこの国の将来を担っているように思える。