

「一帯一路」構想と強まるパキスタンの中国への依存

小田 尚也

- 中パ経済回廊（CPEC）計画での大規模インフラ整備に寄せるパキスタン側の期待は大きい。
- グワードル港開発は、中国にとってエネルギー安全保障上の大きな意味を持つ。
- 中国への過度な依存でパキスタンは債務の罠に陥る危険性があり、CPEC は諸刃の剣である。

アジアから欧州、そしてアフリカへと 68 カ国にまたがる陸上と海上の現代版シルクロードの建設により影響力の拡大を目指す中国の「一帯一路」構想は、パキスタンにおいて、着々と進展しつつある。その背景には、中国の支援を受けインフラ整備を進め、経済成長を目論むパキスタンと、アラビア海から中東、アフリカへのアクセスと海上ルートを確保したい中国の思惑が一致するとともに、両国の安全保障上の狙いがある。

中パ関係と CPEC

中国とパキスタンは、1950 年に外交が樹立されて以来、良好な関係を維持してきた。特に社会主義的な政策を導入した 1970 年代のズルフィカル・アリー・ブットー首相の時代には、中国との外交関係が深まった。また 1960 年代以来、中国はパキスタンへの兵器供与国であり、共同で戦闘機開発を行うなど軍事的な結びつきも強い。一方、経済面では、1990 年代に入り、中国からパキスタンへの投資や企業進出が見られ、2006 年には両国間で自由貿易協定が締結された。特に中パ経済回廊（CPEC: China-Pakistan Economic Corridor）プロジェクトの開始以降、両国間の経済関係は強固なものとなった。

CPEC は、「一帯一路」構想で計画される6つの経済回廊の一つである。中国の新疆ウイグル自治区のカシュガルから中パ国境の標高 4693m のフンジュラブ峠を通り、パキスタンのアラビア海沿岸にあるグワードル港を結ぶパキスタンを北から南まで縦断する全長約 2000 キロの巨大経済インフラプロジェクトである。CPEC は、2013 年の両国合意に基づき、習近平国家主席が 2015 年 4 月にパキスタン

を訪問した際に発表されたもので、中国の支援によるプロジェクト規模は発表当時 460 億ドルで、現在では 620 億ドルにまでふくれあがっている。全体の完成は 2030 年を予定している。パキスタン政府のホームページ (<http://cpec.gov.pk/>) によると、電力インフラの整備、道路・鉄道網の建設および拡張、グワードル港およびその周辺開発、カラーチーやペシャワールなどの都市交通網整備等、CPEC で実施もしくは予定されるプロジェクトは 67 件あり、中でも電力関連のプロジェクトが件数 (23 件) および金額ベース (300 億ドル以上) で最多となっている。電力不足に代表されるインフラの未整備が経済成長の足かせとなっているパキスタンにとって、インフラの拡充を進める CPEC に寄せる期待は大きい。

中国にとっての CPEC の重要性

パキスタン同様、中国にとって CPEC は極めて重要なプロジェクトである。CPEC の完成により、中国西部地域から中東や西アフリカへの陸上および海上のルートが確保でき、中国とこれらの地域間の輸送コストと時間の削減による交易上のメリットが大きい。また交易の活発化により、開発の遅れている中国西部地域が発展することで、同地域の安定が期待できる。さらに CPEC にはエネルギー安全保障上の大きなメリットがある。その中心的役割を果たすのがコア・プロジェクトの一つであるグワードル港およびそれに関連する開発である。グワードルはパキスタン最大の商都カラーチーの西 700km に位置するバローチスターン州のアラビア海に面する小さな漁村で、オマーン国の飛び地であったものを 1958 年にパキスタンが購入した。中国によるグワードル開発は 2001 年の朱鎔基首相パキスタン訪問の際に

表明され、2002年より港湾整備が着工した。CPECの発表後、中国は2016年から2059年までの53年間にわたる同港の租借権を得ている。

中国がグワードル開発に注力する主たる理由は、いわゆる「マラッカ・ジレンマ」からの脱却であると指摘されている。現在、中国は世界第2位の石油消費国であり、世界第1位の石油輸入国である。その輸入の8割以上がマラッカ海峡を通過しており、有事の際に海峡が封鎖されれば中国経済に与える影響は甚大なものとなる。海のシルクロード計画の原型とも考えられる(米国国防総省が名付けた)中国の「真珠の首飾り」戦略では、インド亜大陸を囲い込む形で、石油の運搬ルートであるアフリカ、中東から中国に至る南アジア、東南アジアの海上交通路(シーレーン)の確保を目的としていたが、ペルシャ湾入り口のホルムズ海峡の東に位置するグワードル港を開発し、パキスタン国内を通る陸上輸送ルートを使うことで、より安全にまた短時間で石油を中東やアフリカから中国に運ぶことができるというメリットがある。石油をグワードル港で荷揚げし、パイプラインか鉄道・道路のいずれかの陸上ルートで、途中カラコルム山脈を通り、カシュガルまで運搬するという技術的な問題とバローチスターンの部族による破壊攻撃を受けるリスクは残るとしても、このグワードル港からの陸上輸送ルートは中国としてエネルギー安全保障上、確保しておきたいオプションである。一方、グワードル港が中国の軍港としての役割を担うのではと隣国インドは懸念している。昨年12月にスリランカのハンバントタ港の港湾運営権がすでに中国企業の譲渡されており、インド洋からアラビア海にかけての中国の影響力拡大にインドは危機感を募らせている。

CPEC 計画が抱える課題

CPEC 計画の実施には多くの課題が存在する。まずパキスタンの治安問題、特にグワードル港のあるバローチスターン州のそれが挙げられる。天然資源豊かなバローチスターン州では、部族による独立運動、テロが発生している。中国人もテロの標的となり、2004年にグワードルで中国人エンジニア3名殺害されて以来、被害が絶えない。また同州外でも中国人をターゲットとした殺人が発生しており、最近では2月初旬にカラーチーで駐在中国人ビジネスマンが殺されるという事件が発生している。これに対し、パキスタン政府はインドの関与を示唆するなど火消しに躍起になっている。

さらにパキスタン政府のガバナンスの問題がある。

中国政府は昨年12月に3件の大規模道路建設プロジェクトの一時停止を決定した。この理由として噂されるのが、パキスタン側の汚職疑惑であるといわれている。また現在 CPEC を推し進めるビジネス志向が強いパキスタン・ムスリム連盟ナワーズ派(PML-N)政権がいつまで続くのかという問題がある。パキスタンでは政権交代が起こると、前政権での政策を否定するケースが多い。最大野党のパキスタン人民党は CPEC を支持する姿勢を示しているが、政権交代となれば何らかの方針転換が発生する可能性は否定できない。

さて最も懸念されるのが、debt-trap diplomacy とも呼ばれる債務の罠に陥る危険性である。CPEC の融資の不透明さは以前より指摘されており、外部専門家による客観的な分析を困難なものとしている。CPEC は、中国政府からの融資、無償援助、そして官民連携による民間投資等から構成されているが、パキスタンの対外債務増加による返済負担増は必至である。債務返済能力の低さ故に、パキスタンはこれまでに幾度となく債務危機を迎え、IMF による救済が行われてきた過去がある。実際に著者が2013年に行ったインタビューでパキスタン経済省高官は、「中国の融資の金利は高い」と漏らしており、借金の返済困難からスリランカのようなケースが起こりうる可能性が危惧される。スリランカは中国の融資で前出のハンバントタ港建設を行ったがその債務返済に窮し、債務削減と交換で同港の港湾運営権を中国企業に99年間貸与することとなった。これに関してパキスタン側の懸念を象徴するケースが昨年11月に発生している。パキスタン政府は、中国側から課せられる融資条件が実行可能なものでないことを理由に、CPEC のリストから140億ドル規模のダム建設(Diamer-Bhasha ダム)を外すよう中国側に要請した。

まとめ

今年1月米国トランプ大統領はパキスタンへの軍事支援の全面停止を発表した。非軍事援助は継続するも、このような動きは益々パキスタンを中国に向かせることとなるであろう。一方、中国への過度の依存は上述の債務の罠という副作用を持ちうる。CPEC はパキスタンにとって経済成長への起爆剤となる可能性を持つとともに、中国の管理下に置かれる危険性を持つ諸刃の剣である。

(おだ ひさや/立命館大学政策科学部)