

第9章 途上国のインフラ開発と日中の現状 ——国際的ルール・枠組みづくりの重要性——

稲田 十一

はじめに—「経済安全保障」論の中でのインフラ輸出のとりえ方

開発途上国の経済発展や国際開発を推進する上で、インフラ建設は最も重要な要素の一つである。また、そのための資金をどのように工面するかは国際開発の重要テーマであり続けてきた。

近年、こうした開発途上国のインフラ建設のための資金を提供するドナーとして急速にその存在感を高めてきたのが中国である。中国政府は2013年に「一带一路」構想（Belt and Road Initiative：BRI）を公表し、2017年に公式の政策とした。その後、鉄道・道路・港湾・空港などの「連結性（connectivity）」に関連する運輸・交通インフラを中心にその開発資金の供給を拡大してきた。中国の融資と企業による途上国でのインフラ事業が急拡大する状況を受けて、欧米より、中国の途上国への経済協力の拡大は自国の経済利益を追求するものであり、新重商主義あるいは新植民地主義的であるとの批判がなされている。他方で、こうしたアプローチは途上国の開発に資するものだと議論もあり、こうした論争は、1970年代に日本の途上国への経済協力の拡大に対してなされた議論を彷彿させるものである。

一方、近年、途上国のインフラ建設支援を「経済安全保障」の観点から再検討する考えもある。ただし、「経済安全保障」は万が一の際に物流などが途絶した場合のリスクを想定するが、むしろ途上国のインフラ建設支援は「経済開発」という観点に加え「経済的利益の拡大」「ビジネス上の競争」の観点から議論されるのが普通であり、近年、後者の観点からの議論が高まっている。ただし、これは、途上国でのインフラ建設を「経済安全保障」の視点でみるというよりは、広義の「Economic Statecraft」の観点からとらえる見方が強くなっているというべきかとおもわれる。その場合、政府主導でインフラ輸出を支援することが、そうした「経済的利益の拡大」「ビジネス上の競争」を有利に進める上で本当に有効かという点も検討しておくべき課題であろう。

他方、国際的な製造・流通のサプライチェーンや連結性の維持・確保は国の「総合安全保障」の観点から重要であるとの議論は、1980年代からある議論でもある。途上国でのインフラ建設支援が中国とその国との外交的な関係強化につながっているという議論は以前からあるが¹、それだけでなく政治・安全保障上の観点からは、開発途上地域の港湾・電力・鉄道・通信などのインフラに対する支配力は、平時における政治的影響力とも密接に関連し、また万が一の有事の際には軍事的意味も持ちうるとの見方もある。ただし、途上国地域でのインフラ建設への支援が有事における戦略的意義の観点からどのような意義を持つかについては議論が煮詰まっているとは言い難く、また具体的な実証的分析は困難である。

1. 中国と日米欧のインフラ輸出戦略

(1) 中国のインフラ輸出の拡大

中国の経済協力の拡大は、単に中国政府による対外援助支出の拡大に限定されるわけで

はなく、外交部・商務部の無償・無利子借款、中国輸出入銀行などによる優遇借款の拡大（1994年以降）なども含め、援助だけでなく、貿易額、直接投資、対外経済合作契約額の拡大があわせて進行し、それが中国の外貨準備の拡大にもつながっている。中国の多くの援助・融資案件が、中国企業が請け負うことが義務づけられている「中国企業タイド」であり、こうした経済協力のあり方を「三位一体」、あるいは海外での中国人工事労働者の拡大とあわせて「四位一体」の海外進出と呼ぶこともある（稲田 2013）。

他方で、特に 2013 年に「一帯一路（BRI）」政策が打ち出されて以来、中国による途上国地域での産業・経済インフラ関連事業が拡大しており、これは途上国にとっては多様な資金源の追加あるいは選択肢の拡大として歓迎されている側面もある。

また、インフラ資金提供国としての中国の急速な台頭は、それまでの国際開発金融の秩序を攪乱する側面も含むものである。近年では、中国の開発途上国のインフラ建設のための資金提供は、その融資条件が不透明であり、被融資国の「債務の罠」につながってきているとして問題視する議論も出ている（Parker et al. 2018）。

本論は、開発途上国の膨大なインフラ需要に対応する中国の役割を認めつつも、特に「質の高いインフラ」と途上国の債務問題への対応において、中国が国際的な共通ルールの枠組みの中に入ることの重要性を指摘するものである。

(2) 日本政府のインフラ輸出戦略

開発途上国へのインフラ輸出は、歴史的には日本企業に競争力があり、特に 1960–70 年代は、日本政府の ODA（円借款）供与の支援を受けながら、数多くのインフラ事業を実施してきた。しかし、1970 年代になると、日本政府（特に当時の通産省）は「貿易・投資・援助の三位一体」のインフラ開発は途上国の開発促進の有効なアプローチであるとの主張をしたものの、欧米からは「新重商主義」的な自国の経済利益増進のツールであるとの批判を受け、1976 年に円借款は原則アンタイドとされた。

そうした状況の中でも、日本は、1970 年代から 2000 年代まで、特にアジアの交通インフラ分野（近年ではこうした分野を「連結性（connectivity）」の強化という観点からとらえることが多い）で、大きな存在感を示してきた。しかしながら、2000 年代後半以降、中国の特にインフラ分野でのドナーとしての急速な台頭を受けて、日本の存在感は次第に低下しつつある。特に価格面での安さや実施のスピーディーさなどの点において、中国のインフラ投資の競争力に太刀打ちできない事例が増えてきた。

そのため、日本政府は、政府としてもインフラ輸出を促進する政策をとってきた。具体的には、例えば、2013 年 3 月には、内閣官房に「経協インフラ戦略会議」が設けられ、同年に「インフラシステム輸出戦略」を策定した。それを受けて、日本企業の海外展開を推進するために官民一体の戦略的対応やインフラ輸出に直結する公的支援ツールの強化、日本のインフラ輸出のトップセールス、各種公的支援制度の整備・改善などを通じて、日本企業の海外インフラ案件の受注機会を拡大する努力をしてきた。

2021 年には、政府の「インフラシステム輸出戦略」において、今後 5 年間の新たな目標を掲げ、これまで対象としてきたインフラ分野である電力、鉄道、情報通信、農業・食品、環境など 14 分野に加え、複数の関連サービスを一括で提供する事業モデルや、インフラを通じてサービスを提供するソフトウェア・アプリケーション等も追加対象候補として明記

した²。受注実績は、2010年の10兆円を基準として2020年に約30兆円の受注を獲得するとの目標に対し、2013年に約15兆円、2015年に約20兆円、2018年に約25兆円と増加基調を維持しており、こうした戦略は一定の成果を上げてきたと見る見方もある³。

また、国際社会のインフラ開発に関する議論の場においても、2015年5月には、「質の高いインフラパートナーシップ—アジアの未来への投資」を発表し、2016年5月には「質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則」を主導して、「質の高いインフラ」の重要性を国際的に訴えてきた。その結果、2019年6月のG20大阪サミットでは、本格的な議題として取り上げられることになり、「質の高いインフラ投資に関するG20原則」が承認されるにいたった。

他方、日本政府は当初、中国の「一帯一路」構想に対して積極的な姿勢を示していなかったが、安倍首相は、2017年5月に北京で開催された「一帯一路・国際フォーラム」に政府代表団を派遣し、同年6月には東京で一帯一路構想に対して以下のような条件付きで支持を表明した。すなわち、「一帯一路が自由で公平なアジア太平洋地域の考え方と調和したものであること、インフラへの開放されたアクセスや透明かつ公平な入札方式を採用すること、経済的・金融的に返済可能なプロジェクトを支援すること」等である。

以来、日本政府は、第三国における日中企業間の共同事業を進めるにあたっては、①プロジェクトの経済合理性、②開放性、③透明性、④借入国の債務持続可能性、の4条件を満たすことが必要だとする立場を繰り返し示している。インフラの「開放性」、「透明性」、「経済性」、「借入国の債務持続可能性」等、国際社会で広く共有されている考え方に留意し、「質の高いインフラ」が正当に評価され、相手国に導入されやすい環境整備を図るべく、「質の高いインフラ」の国際スタンダード化を推進するとしている。

(3) 欧米によるインフラ支援対抗策

中国の世界的なインフラ建設分野での存在感の拡大に対抗して、欧米各国もそれぞれ独自の国際的なインフラ建設を支援するイニシアティブを打ち出してきている。

例えば、2021年6月のG7会合で、米国は「Build-Back-Better World」構想を表明し、これは2035年までに40兆ドルの資金を目標にインフラに投資するというもので、特に「Blue Dot Network」と称する環境・気候変動や労働・社会基準などの分野に重点がある。また、2021年11月のCOP26会合では、英国が「Clean Green Initiative」と称して環境関連の「clean infrastructure」事業に対して5年間に30億ポンドの規模の支援を行うとしている。更に、2021年12月には、EUが「Global Gateway」と称して、2021-27年の期間に合計3兆ユーロ規模で「smart clean secure investment」を支援する構想を打ち出した。これらのインフラ建設支援構想に共通するのは、デジタル・エネルギーなどの今後の成長分野への投資に重点がおかれていることであり、ODAにとどまらず民間資金の動員を含み、また、透明・公正な手続き・国際ルールを重視している点である。

2021年12月には、英中部リバプールで先進7カ国（G7）外相会合が開かれたが、討議を総括した議長声明では、民主主義や国際秩序の擁護を訴え、インフラ投資で途上国に多額の借金を負わせ、債権国として影響を強める中国への懸念が強調されている。ASEAN各国の外相を招いた初の拡大会合も開かれ、トラス英外相（当時）の議長声明要旨では、「インフラプロジェクトは、経済成長と持続可能な開発を支援し、将来の産業の雇用創出とと

もに、持続可能で弾力性があること」を指摘している。

2. 日中のインフラ開発の主要分野の状況

さて、日本や中国が途上国のインフラ開発において、特に競合が顕著になってきている。

分野として、港湾・鉄道・道路・通信・電力などの分野がある。これらの分野の多くは、その国の経済開発における公共財として政府資金投入の必要度が高い分野と、もはや政府資金の投入ではなく民間活力にゆだねられるようになってきた分野に分けられる。前者の典型的な分野が港湾・鉄道・道路といったインフラであり、後者の代表的な分野が電力や通信分野などである。

(1) 港湾—中国の台頭

途上国での港湾整備は、歴史的には日本企業が大きな役割を担ってきた分野であるが、近年は中国企業が受注する事例が増えてきている。近年の主要な例を挙げると、パキスタン・グワダル港（China Overseas Port Holdings が建設受注、運営は 40 年リース契約）、スリランカ・ハンバントタ港（同社が建設受注、70% 所有、99 年リース契約）、ミャンマー・チャオピユー港（CITIC が建設受注、70% 所有、50 年リース契約）、カンボジア・コーコン港（UDG が建設受注、70% 所有、99 年リース契約）、ジブチ港（中国海軍が所有・運営）などが挙げられる。中国がこの地域でこれほど多くの一連の港湾整備を進めたことに関しては、その目的が、中国企業の経済利益によるものか、あるいは中国経済にとって重要な海路の連結性確保のためか、あるいはインド洋における軍事戦略（インドを取り囲む「真珠の首飾り戦略」とも呼ばれる）が背後にあるとも指摘され、明確な証明は困難であるが、いずれの側面をもあわせ持つということは言えそうである。

特に、スリランカで中国が進めたハンバントタ港の事業は国際的な注目を浴びた。スリランカでは、コロンボ港の整備など、かつては日本の円借款が先行していたが、近年は中国の融資による港湾整備事業が進められている。スリランカ南部のハンバントタ港は中国輸銀の借款やバイヤーズ・クレジットにより支援され、その債務削減の代償として港の運営権が（99 年間）中国企業に移ったことで有名である（悪名高い）が、その中国輸出入銀行の融資（600M ドル）の条件は、20 年返済、7 年据え置き、金利 2% というものであり、日本の円借款ほど有利な条件ではないが、譲許的資金（ODA）のカテゴリーに入るものである⁴。

日本政府もスリランカの港湾整備支援には引き続き力を入れており、スリランカ北東部のトリンコマリー港の 24 時間運用に対応する機能拡張の支援を、約 11 億円の無償資金協力で支援してきた⁵。この事業に際しては、トリンコマリー港のコンテナ港化や工業団地拡張構想があったが、コロナ禍を受けてこれらの構想は頓挫している状況である。

他方、中国のハンバントタ港建設支援については、中国の戦略的な思惑（インドをとりまくいわゆる「真珠の首飾り戦略」）についての疑念が指摘され、日本政府も必ずしも中国への対抗だけを意識したものではないが、FOIP（Free and Open Indo-Pacific：自由で開かれたインド太平洋）政策をとっている。スリランカに対しては、2016-2018 年に「海上安全能力向上計画」（無償資金協力）により SLCG（スリランカ海上保安庁、2009 年に海軍より分離）に巡視艇を供与した一方、2018 年には小野寺防衛大臣および河野外務大臣（いずれも当時）がスリランカを訪問し関係強化の努力を行い、2017 年からは海上自衛隊の艦艇

が毎年スリランカに寄港し、共同演習を実施するようにもなっている。

東ティモールの港湾整備についても、日本政府はODA（無償資金協力）で継続的な支援を行ってきた。2002年の東ティモールの独立の後、2006-2010年に首都デリの港の「緊急改修計画」（無償資金協力、約15億円）で老朽化していたデリ港の改修を実施し、2016-18年にはデリ港の「フェリーターミナル緊急移設計画」（無償援助、約22億円）で、3隻のフェリー着桟に対応する旅客ターミナルの整備を行った。

一方で、東ティモール政府は、デリ港の西に位置するティバルにて、PPP（Public Private Partnership）方式を採用した貨物専用の新港を整備する計画を推進し、フランス企業の資金で中国国営企業が工事を受注し2022年末に完成予定である。日本の支援が無償資金協力によるものであるのに対して、ティバルのコンテナ港の整備は事業採算がとれる可能性があるとして、東ティモール政府は民間主導の開発手法を採用した。日本のODA（無償資金協力）によるインフラ整備は政治外交的には歓迎されるが、近年は後者のようなPPP方式により民間企業を巻き込んだ独自採算を目指した開発事業がより効率的な事業として活用される傾向がある。

（2）鉄道—日中の競合分野

途上国での鉄道建設も、歴史的には日本が円借款などを活用し力を入れてきた分野である。しかし、近年では、中国が途上国での高速鉄道事業を推進し受注する事例が増えている。

直近では、2021年12月に中国国境からラオスの首都ビエンチャンまでを結ぶラオス高速鉄道の完成が報じられた。また、近年の話題となった事例として、インドネシアのジャカルタからバンドンまでの高速鉄道建設事業がある。この事業は、日本が技術協力にてマスタープランを作成していたものの、中国が輸銀借款を供与しインドネシア政府資金の保証が不要ということで受注した。

他方、日本による事業として、インドに対して2015年末以来、極めて譲許的な条件で多額の円借款を供与し、新幹線建設（ムンバイ・アーメダバード間）を支援・受注したケースがある。他方で、ベトナムでの南北高速鉄道計画は、同様に極めて良い条件の円借款供与を提示したにもかかわらず、高額となることを理由に新幹線建設計画がベトナム国会によって否決されたケースもある。

日本はフィリピンの鉄道建設においても、多額の支援を行ってきた。フィリピンでは、DACにより低所得国において調達を日本タイドにすることが容認されている「STEP円借款（本邦技術活用条件）」の枠組みを活用し、マニラを起点とする南北通勤鉄道事業に対し4000億円を超える円借款を供与して鉄道整備事業が進められている⁶。「南北通勤鉄道事業」（2420億円、日本タイド、2015-2021年）は、「南北鉄道計画」のうち、北方のブラカン州マロロス市からマニラ市ツツバン間を新たに整備（線路の敷設や車両調達等）するもので、更に「南北通勤鉄道延伸計画（第1期）」（1672億円、日本タイド、2018年より）では、南北通勤鉄道を南方はラグナ州カランバまで、北方はクラーク国際空港まで延伸する事業が進んでいる。これらと並行して、JICAの技術協力プロジェクト（7.3億円、2018-2022年）にて、フィリピン鉄道訓練センターを設立し、日本のコンサルタント会社により鉄道運行能力の強化プロジェクトを実施してきた。

更に、マニラ首都圏地下鉄事業（フェーズ1、2017-2022年、1045億円、更に合計6000

億円の借款検討を表明)が日本タイド(STEP・本邦技術活用条件)で進められている。しかし、フィリピンの中所得化に伴い、今後はこのSTEPの枠組みが使いにくくなり、ある意味でその前の駆け込みで日本タイドの円借款の枠組みを活用したとも言える。

中国政府もマニラ「南北通勤鉄道延伸計画」の更に北側を支援してきたが、日本より融資条件が悪く、フィリピン政府は日中を天秤にかけながらより良い条件を模索してきた。中国側も2004年頃からフィリピンとの関係強化をめざす中で、北部鉄道第1期・1区を支援し(2007年より2014年まで)、輸銀バイヤーズ・クレジットで計画金額400Mドルに対し実績181Mドル、その融資条件は20年返済・8年据置・3%金利というものであった。2区についても500Mドルの融資が提示され合意したが、2012年にはキャンセルされている⁷。

2018年11月に習近平国家主席が中国国家主席として初めてフィリピンを訪問、2019年4月にドゥテルテ大統領が中国訪問するなかで、様々な援助案件が提示され、その一環として、首都圏〜ルソン島南端間の長距離鉄道(639km、1753億ペソ、2019-2023年)、スービック〜クラーク貨物鉄道(71km、500億ペソ、2019-2022年)も合意され、その総額は日本円に換算して合計約4500億円に達した⁸。ただし、これらの中国借款を使った鉄道事業はドゥテルテ政権末期にいったんキャンセルされ、2022年6月に新大統領となったボンボン・マルコス大統領は、中国支援の鉄道プロジェクトの借款再交渉を指示したと報じられている⁹。

(3) 道路—中国企業の優位

途上国での道路整備の分野では、JICAはこれまで多くの途上国で円借款の支援枠組みを活用して支援をしてきた。しかし、近年では、道路建設を日本企業が受注することはなく、競争入札で受注するのは中国企業ないし中国企業を中核とした現地企業との合弁での事業が大半である。道路整備の分野で日本企業が競争力を失ってきていることを象徴する事例が、東ティモールでの国道整備事業である。

東ティモールにおける唯一の円借款事業である「国道1号線改修事業」(2012年交換公文締結、約71億円)は、最終的に2019年に完工した。この案件の実施に際して、公示入札では日本企業の応札はなく、中国企業2社が建設工事を受注した。コストの高騰により、当初の国道1号線の工事区間のうち西側(首都ディリからマナットまで)をJICAの円借款、東側(マナットからバウカウまで)をADB融資で整備することになった。

いずれも中国企業が建設受注し、コンサル部分は日本であるが、日本のコンサル企業は工事完成前の2017年に撤退し、受注した中国企業主導で道路整備がなされ、その意味で2019年に完成した道路は「China quality」ということができる。以前は「China quality」は「安かろう悪かろう」というイメージで語られることが多かったが、決して質が悪いわけではなく、中国企業は山がちな途上国での道路建設に関して多くの経験をもち、実際、東ティモールの国道事業も質的に問題のないものである¹⁰。この工事を中国企業が受注し、その工事期間、現場では中国人の労働者が働き、現場事務所には中国の国旗が掲げられていたこともあって、地元住民は日本のODAによるものではなく中国の支援事業であると認識していたとの指摘があり、この事業の政治外交的な面での意義を問題視する見方も出された¹¹。

(4) 電力・通信—民間主導の分野

途上国での電力開発や通信網整備も、歴史的には日本が大きな役割を果たしてきた分野

であるが、近年はこうした分野は民間資金でインフラ整備が進められる分野となっており、公的な資金、特にODA資金の役割は低下しつつある。こうした中、電力・通信いずれの分野でも、中国国営企業の進出が顕著である。

例えば、ラオスの電力開発では、日本は第二次大戦後の賠償を含め、ナムダム・ダムなど水力発電所の建設のために多額の円借款を供与してきた。しかし、近年ではラオスでは多数の中国資本の発電所が建設され、ラオスの発電の多くを担うようになってきている。JICAはラオスの統一的な電力基準への技術協力も実施してきたが、現実にはこれら中国企業が採用する電力基準が民間主導で実質的な標準となっているのが実態である。

フィリピンの電力開発においても、日本は地熱発電所やCO₂排出量の少ない火力発電所の建設などを円借款により支援してきたが、必ずしも日本企業の受注につながっているわけではない。むしろ、マニラなど主要な電力消費地の電力供給は中国国営企業の進出が顕著であり、それ自体は電力開発の観点からは肯定的な見方ができる一方で、こうした中国資本への電力供給での依存状況のもとで、仮に中国側に政治外交的な思惑で影響力を行使する意図があった場合のリスクについて懸念する見方もないわけではない。

また、パキスタンの電力セクター改革に対しては、日本（JICA）は世銀やADBと協調して多額の政策支援借款を供与してきたが¹²、発電分野では中国企業の発電所が多数建設され、パキスタンの電力供給を実質的に左右するようになってきている。

通信分野においても、日本は歴史的には、円借款を活用して途上国で多くの固定電話網や光ファイバー網の整備支援を行ってきた。

例えば、スリランカの通信網整備に関して、2000年前後にコロンボ首都圏の固定電話網整備を円借款で支援し、電話交換機などについて日本企業（富士通など）の高価な機材を調達したが¹³、その後、携帯電話網が圧倒的な価格低下の状況の中で急速に普及し、固定電話網は陳腐化し、中国製を中心とする携帯電話網が拡大していった。

アンゴラにおいても中国企業のビジネスは顕著であり、中国輸出入銀行の融資で約7000kmに及ぶ光ファイバー網の整備事業が、中国企業が請け負う形で実施された。この光ファイバー網の整備事業に際して、日本の大手通信企業の子会社が技術助言のため中国企業の下請け業務に関与しており、日本企業には技術力はあるものの、途上国での事業受注に関しては、価格や経験の積み重ねなどの面において、もはや競争力を失っているのが現状であると言えよう。

(5) インフラ建設分野における中国の競争力

実際、日中のインフラ関連企業における競合の実態はどのようなのであろうか。開発途上国での現場の実態として、インフラ建設事業において中国企業が競争力を有するようになってきたことは否定しがたい。

日中企業の優位性を比較したレポートでは、「中国企業の強みは、資金量、意思決定の速さ、多様な気候・施工条件でのプロジェクト経験、新興国でのプレゼンスなどである。一方で日本企業は、リスク評価能力や技術力、国際信用力などに優位性があると考えられる。このような双方の優位性を踏まえると、日中企業が正面から競合した際に、日本企業が劣勢になることは容易に理解できる。」と指摘されている¹⁴。

要するに、中国のインフラ輸出の強みは、中国政府の借款を供与する場合、DACのアン

タイド・ルールに従わなくてもよく、中国企業タイドで資金が供与されているだけでなく、競争入札においても、価格、速さ、柔軟な交渉などの点で優位性があり、日本の円借款に際しても中国企業が受注することが多い。実際、海外のインフラ建設事業において、円借款の供与などを含め日本政府の支援を受けながらも、中国企業と競合し日本企業が敗れる事例も少なからずみられるようになっている。

日本政府（JICA）は、ODAにおけるSTEP円借款の供与スキームのように、日本企業タイドで日本企業の受注を支援する枠組みを活用してはいるが、DACルールにより、これは低所得国に限定され中所得国に対してはアンタイドとなる。その結果、円借款による開発途上国のインフラ建設支援事業の現地での調達も多くは中国企業が受注する事例が大半となっているのが実態である。近年では、現地での国際競走入札に参加しても価格面で到底太刀打ちできないことから、日本企業が応札すらしない事例も出てきている。

3. 中国の事業実施スタンスの変化？

(1) 開発援助の国際規範と中国

国際開発援助コミュニティでは、OECD/DAC（開発援助委員会）を中心に、援助に際しての共通ルールの追求に長年取り組んできた。例えば、援助政策・実態に関する情報公開、ルールの共通化・遵守、途上国の民主化や汚職・腐敗の撲滅といった事項である。更に、1990年代末から、いわゆる「援助協調」の枠組みと財政支援を中核とする援助志向が、DACを中心とする伝統的ドナーの主導で急速に進展してきた。

中国の援助は「内政不干渉」を原則とし、こうした国際的潮流とは一線を画してきた。援助協調の進展の中で、途上国側で開催される主要ドナーが一堂に会して議論するセクター会合には中国は参加せず、相手国政府との二国間の交渉を重視してきた。近年、欧米各国の国益志向、それに加え非伝統的ドナーとしての中国の台頭もあって、援助協調や財政支援の潮流は退潮気味になっている。また、DACや世界銀行を中心に進んできた援助ルールの共通化や効率化に向けた協調の枠組みに中国が入らないことは、民主化に関する先進国の援助アプローチはもとより、開発に関わる途上国の政策改善圧力を低下させることにつながってきたとの指摘もある¹⁵。

また、中国は援助や融資の提供に際して内政への不干渉を唱えており、援助にあたって相手国の意思決定プロセスの透明性や腐敗のないことや民主的な手続きを求める欧米の姿勢とは一線を画していることから、中国の援助の拡大は、途上国の腐敗と汚職を助長したり、権威主義的な政権を結果として支えるものであるといった批判もある¹⁶。

そのため、最低限、情報の公開やルールの共通化やその遵守を中国に対して求める国際的圧力は高まっている。実務的な面でも、事業にあたっての適切な資金計画の判断や経済合理性にもとづく決定、決定プロセスの透明性の確保や汚職の排除、適正な環境アセスメントの実施などに関して、課題が指摘されている。近年、中国が途上国で進めるインフラ整備に関して、「質の高いインフラ」が国際的に求められるようになってきているゆえんである。

(2) 中国事業の見直し事例の頻発と姿勢変化の兆候

実際、近年、開発途上国での中国関連事業が中断あるいは見直しを迫られた事例が頻発している。例えば、以下の表1のような事例がある。

表 1. 途上国での中国関連事業が中断あるいは見直しを迫られた事例

国	時期	概要
ミャンマー	2011年	カチン州において、イラワジ川上流の7つのダムを建設する計画が、2006年にミャンマー電力省とCPI（中国電力投資公司）との間の合弁事業として署名され、2009年12月に工事が開始され、ミッソングダムはその中核となるダム計画である。発電量は600万kw、発電の90%は中国に輸出するものとされ、中国側の投資金額は36億ドルとされた。2009年の合意以降、建設が進められたが、土地収用や環境問題で反対運動が高まり、2011年3月に、当時のテイン・セイン政権のもとで、民政移管とともに「国民的意思」として中断された。
スリランカ	2015年	ハンバントタ港プロジェクト（約15億ドル）はラジャパクサ政権時代の2008年に開始され、2010年に完成。第1期として、中国輸出入銀行が工費3.6億ドルの85%を融資。第2期は計画を一部縮小したが、8.1億ドルの工費で中国輸出入銀行から7.5億ドルの融資を受けて進められた。当初、スリランカが港湾施設を管理運営する計画であったが、中国が追加資金を提供する代わりに、スリランカ港湾局が30%、中国（国営）企業が70%のシェアを持つ共同運営となった。その後、スリランカ側が資金返済の目途が立たなくなる中で、2015年に交代したシリセーナ新政権は同プロジェクトを見直し、中国側と交渉を行い、港湾運営会社の株式の80%を11億ドルで中国側に譲渡するとともに、それを対中債務返済に充当し債務を削減するかわりに、中国国営企業に港の管理運営権を99年間渡すこととなった。
マレーシア	2018年7月 2019年4月	中国が支援するマレーシアの巨大プロジェクト「東海岸鉄道」（ECRL）は、一帯一路の目玉プロジェクトで、当初の総事業費が550億リンギ（約1兆5000億円）、総事業費の85%を中国の輸出入銀行が20年間、3.25%で融資。タイ国境近くからマレー半島を東西横断する形で、クアラルンプール近郊と東西の重要港を結ぶ総距離約688キロの一大鉄道事業で、ナジブ前政権時代の2017年8月に着工し、すでに全体13%ほど建設工事が進んでいた。 財政再建を掲げて2018年5月に発足したマハティール政権は同年7月に、政府債務の拡大や中国人労働者の流入を懸念し、東海岸鉄道と2本のパイプラインの建設を中断し、クアラルンプールーシンガポール高速鉄道の建設を延期するとした。しかしその後、中止していたマレーシア東海岸鉄道の建設を再開することで合意。財政再建が急務のマレーシアに配慮して、建設費用を655億リンギ（約1兆7700億円）から215億リンギ（約5800億円）圧縮して440億リンギ（約1兆1900億円）に削減することで、政府傘下のマレーシア・レール・リンク社と国営の中国交通建設が合意したと発表。
パキスタン	2018年10月	カラチ・ラホール・ペシャワール鉄道の改修・高速化事業に中国が85%の資金を提供し、2018年7月初期調査終了、2022年完成予定であった。これは南部カラチと北西部ペシャワールを結ぶ鉄道の改修事業であり、「中国パキスタン経済回廊」（CPEC）に基づいて、事業費82億ドルは中国の融資でまかなう予定だった。 2018年7月に総選挙で勝利したパキスタン正義運動（PTI）の党首イスラム・カーン氏が8月に新首相に選出されると、カーン新政権は、対中債務の拡大に歯止めをかける動きに出た。10月には、北西部ペシャワールと南部カラチを結ぶ1,872キロメートルの主要鉄道路線について、中国からの融資規模を82億ドルから62億ドルに20億ドル削減したと発表し、さらに42億ドルへの削減もめざすと表明した。

国	時期	概要
シエラレオネ	2018年10月	中国からの融資を受けて首都近郊に空港を建設する計画が決定された。建設計画はシエラレオネのコロマ前大統領が2018年3月に契約し、新空港は2020年に完成予定で、3億1800万ドル（約357億円）規模の巨大プロジェクトで、建設には中国企業が携わっていた。しかし、政権交代により、この建設計画は中止された。

(注) 内外のニュース記事をもとに筆者作成。

このように、中国の経済協力・投資案件が、相手国の政情変化とともに頓挫するケースが頻発する事態に直面して、中国の援助・融資政策が国際社会の共通ルールを共有する方向に変化してきている兆候もないではない。

こうした中国の経済協力政策のスタンスの変化を促す要因は何であろうか。

一つの説明は、中国政府が、高まる国際的圧力・批判を受けて、経済大国化とともに国際的な貢献をより強く意識し、中国の経済協力や事業に対する批判の声が国際社会での中国の立場に有利に作用しないとの判断をするようになった、との解釈である。かつての1970-80年代の日本の経験とも重なるものであり、より広い観点から「国益」を定義するようになりつつあることを期待するものである。

一方で、中国政府、特に途上国での事業実施に関わってきた責任省庁（財政部等）や実施機関（中国輸出入銀行等）や工事に関わる中国国営企業が、これまでの事業の進め方ではうまくいかない現実に直面し、自国・企業の利益保護を追求する上で、事業実施上の実務的な必要性に迫られて否応なく政策を変化してきた、とする見方もできる。

中国の行動様式を説明する仮説としては、上記の後者の見方の方がより現実に近いとおもわれるが、中国国内の政策決定に関連する主体は数多く有り、その権限や所管関係は複雑で、その主体（党首脳、商務部や財政部等の実務官庁、等）によって考え方・スタンスには濃淡があると考えられる。

(3) 「質の高いインフラ」への変化の兆候

例えば、2011年にミャンマーの民主化にともない、北部で中国が支援していたミッソングムの建設が中断され、その後もミャンマー政府が中国関連の大型事業の多くを中断したことは、中国にとっても大きなショックであり、その後、中国はミャンマーへの投資に慎重になった。中国のミャンマーへの投資は2011年以降急減したが、同時に、中国の対外経済協力にあたっての政策の反省や見直しにもつながったとされる。表1でまとめたように、ミャンマーだけではなく、2010年代以降、中国の経済協力の拡大に伴って、中国の投資に対する住民の反発がメディアで取り上げられたり、国内の政治権力争いにもなう政変や政治家の逮捕によって中国企業の汚職が表面化する事例が多くのがみられた。

それに伴い、中国の途上国事業実施にあたってのスタンスに変化の兆候があり、ミャンマーのミッソングムの中断事例にみられるように、中国政府や経済協力事業を進める国営企業が、相手国での事業に伴う環境問題や住民移転の制約をより認識し始めたように見受けられる¹⁷。相手国でのインフラ建設などの事業実施に際して、中国国内のように政府の一方的な決定で住民移転を実施できるわけでもなく、住民や世論の反対で事業が頓挫することもあり、住民の意向や環境への配慮なしでは事業が進められないとの認識を強めてき

た可能性がある¹⁸。

また、中国政府は近年、中国企業の対外投資に関して規則・ガイドラインの策定など、一連の強化策を打ち出している。例えば、2013年には「対外投資協力環境保全指針」発表（商務・環境保全省）¹⁹、2014年には国家開発改革委員会による「対外投資事業の検証・承認・実施記録保存に関する行政令」、および商務省による「対外投資に関する行政令」、2017年には国務院が「対外投資の指針に関する指導見解と更なる指導・規制」「民間企業の対外投資に関する規則」「企業の対外投資に関する行政令」を相次いで策定している²⁰。これらの政策は、中国企業進出先での国営企業の投資の監督を強化するものである。2013年以降、環境社会配慮を含め、対外投資に際しての規則やガイドラインづくりを進めてきたことがわかる。

また、中国開発銀行や中国輸出入銀行の融資事業に際しての調達の入札手続きがより透明になったり、事業の審査が慎重になってきた兆候がある。例えば、バングラデシュの中国事業において、中国企業タイドなので中国企業間ではあるものの競争入札方式がとられたり、ケニアの「北部回廊鉄道ネットワーク（ケニア標準軌鉄道）事業」の第2期（ナイロビ-マラバ鉄道部分）の後半部分は、事業の採算性などへの懸念から中断となった²¹。

2019年4月25-27日に北京で開催された「第2回一帯一路・国際協力フォーラム」では、習近平国家主席は閉幕後の記者会見で、一帯一路に関わるインフラ事業について「国際ルールや標準を幅広く受け入れることを指示する」と述べ、また、「質が高く価格が合理的なインフラ設備を建設する」とも語った。中国側も、事業にあたっての適切な資金計画の判断や経済合理性にもとづく決定をより重視しつつあるように見受けられる。ただし、多くの一帯一路関連事業ごとに、国際ルールを遵守する仕組みがどのように構築されるのか、されているのかについては、今後の状況をよく見極める必要がある。

(4) 途上国債務問題への対応

他方、国際開発金融秩序との関わりの中で、特に大きな問題は、債務問題への対応である。

欧米日のOECD／DAC（経済協力開発機構／開発援助委員会）を中核とする国際援助コミュニティでは、2000年に重債務貧困国（HIPC）に対してそれまでの債務を帳消しにし、その後の支援は主として無償援助の形態で支援を行うようになった。ところが、そうした債務帳消しが行われた途上国の多くに対して、2000年以降、中国は多額の融資を供与しはじめた。その意味では、中国はHIPCsに対する債務帳消しの国際的枠組みにフリーライドして自国の経済的利益を追求した形である。それはそうした途上国にとってもありがたい資金提供ではあったが、やがて「債務の罫」といわれるように債務が急速に拡大し、中国支援の大規模事業の融資資金の返済が困難になる事例が増えている。表1で示したように、中国による巨額の融資を原資とした巨大事業の将来の返済のリスクを問題視した新政権により、事業の見直しあるいは縮小がなされた事例も少なからず生じている。

これは中国政府・国営企業にとっても悩ましい事態であり、部分的な債務の帳消しに応じざるを得なくなっている。しかし、中国政府は、多国間の協調した債務削減の枠組みには服せず、主として二国間のアドホックの対応をしてきた。最近では、スリランカで国際機関から断られたハンバントタ港に対して中国は13億ドルの融資を供与し、金利の支払いが延滞すると債務を出資に振り替えることに合意し、港の運営権が99年間にわたり中国国

有企業に渡った事例もある。

一方で、中国政府による無利子借款の最初の債務減免は2003年に生じたとされ、この年は合計105億元、すべてアフリカ諸国であった。こうした事例はその後毎年拡大し、2012年時点での承諾済み債務減免の累計額は838億元に達したとされる²²。また、2017年の第7回中国・アフリカ協力フォーラム（FOCAC）に際しては、多くのアフリカ諸国に対する政府借款（商務部の無利子借款など）の帳消しに応じた²³（ただし、中国輸出入銀行や中国建設銀行などの政府系金融機関の融資は別²⁴）。2018年9月の中国アフリカ協力フォーラムではアフリカ諸国の債務持続性に配慮する旨の宣言が出され、エチオピア・ジブチ鉄道に対する融資の期間が10年から30年に延期されている。チャド、モザンビークに対する借款が債務再編されたという報告もある。

2020年6月には、開発途上国でのコロナ禍の拡散に対応し、中国政府は、77の発展途上国・地域に対して債務返済の一時猶予措置をとること、および2020年末に満期を迎える中国政府の無利子貸付の返済免除を打ち出すことを表明した²⁵。更に、2020年五中全会では第14次5カ年計画に関連して、「国際的慣例と債務持続可能性原則に基づき融資体系を健全化」することを表明している。

世界銀行（IDA）が支援する低・中所得国の二国間債務に占める対中国債務の比率は、2010年の17%から2021年には29%に拡大し、特に短期債務では59%に達しているとされる²⁶。世界銀行やパリクラブなどのような伝統的に形成されてきた国際開発金融と債務問題への対応の国際的枠組みと協調し、多角的なルール作りの枠組みの中で中国に対する途上国の債務の問題を解決することは不可欠であるばかりでなく、中国自身の国益の観点からも真剣に検討せざるをえない状況になってきていると考えられる。

実際、既存の国際開発金融機関との協調の事例もみられる。その一つは、AIIB（アジアインフラ投資銀行）の行動規範である。中国は2015年に、中国主導でアジア地域のインフラ建設資金を供与する国際的な枠組みとしてAIIBを設立した。AIIBの設立は、中国の経済的利益を実現するための、二国間の経済協力の枠組みに続く中国主導の多国間の枠組みづくりであり、そのガバナンスの不透明さが当初は問題視されていた。しかし、事業開始後のAIIBの融資案件は、世界銀行やADBとの協調融資が中心であり、これら国際開発金融機関と同じ環境・社会的インパクトのガイドラインや調達のガイドラインを共有している。

AIIBは中国財政部の管轄であり、中国財政部はIMF／世界銀行やADBなどの国際開発金融機関を管轄し、長年、これら国際機関の理事室などで政策判断を共有してきた組織であり、中国の政策決定メカニズムの中では最も「国際協調派」の組織・人々である。その意味で、経済協力に際しての実務的な「国際規範」との協調は、中国国内の経済協力に関わる担当省庁や実施機関の政策・姿勢に関するものであって、中国の政府首脳や共産党組織の上層部の政策や外交姿勢は別のアジェンダである点は留意しておかなくてはならない。

4. まとめ—日本はどう対応すべきか

(1) 国際基準としての「質の高いインフラ」を引き続き主張すべき

日本企業は開発途上国におけるインフラ建設において、急速に台頭してきた中国企業に

価格だけでなく事業のスピードなどにおいても国際競争力を失いつつあることはすでに述べた通りである。日本政府は「質の高いインフラ」を主張して、日本企業のインフラ輸出においてその強みを生かそうとしているが、「質の高いインフラ」を声高に叫んでも必ずしも日本企業の受注につながるわけではない。

むしろ、インフラ建設の国際ルールの普及と定着、すなわち、より良い開発を進める国際的取り組みを推進し支援する観点からこそ、こうした方針を堅持し、中国をもそうした国際的な基準に取り込む努力をすべきであろう。国際基準としての「質の高いインフラ」の普及・定着は国際的な共通利益かつ目標であり、入札の透明性、環境・社会セーフガードの順守、債務の持続性（経済性や開発効果）を個別事業において確保するだけでなく、当該国に適した質の高いインフラ事業が確保されるような国際的な枠組みを強化していく必要がある²⁷。

他方で、日本政府の政策について、日本企業が国際競争力を失ってきている分野のインフラ輸出を ODA で支援することが適切で有効な手段かどうかについて、今一度再検討することも必要なのではないか。途上国が必要とするインフラを公的な譲許的資金で支援するということは、途上国開発を進める立場からは、それが日本企業でなくてはならないわけではない。また、PPP 方式など、民間の効率性原理（競争原理）を生かしながらインフラ建設を効率的に進める考え方もより柔軟に検討していくことも必要ではないだろうか。

（2）債務問題対応の国際的枠組みへ中国を引き込む努力をすべき

他方、中国の急速な経済的台頭が既存の国際開発金融の秩序にどのようなインパクトを与えつつあるのか、中国自身がこれまで欧米主導で形成されてきた国際秩序や国際的なルールに対してどのように対応しようとしているのかは、現在進行中の大きなテーマである。

2018年3月に開催された20カ国財務大臣・中央銀行総裁会議（いわゆるG20）の声明では、「低所得国における債務水準の上昇はこれらの国々の債務の脆弱性に関する懸念をもたらす」「債権国と債務国の両サイドにおいてより透明性を求める」「新興債権国の幅広い参加に向けてパリクラブが進める作業への支持を再確認する」「IMFと世銀の債務の透明性に向けた取り組みに期待する」旨が謳われている。

中国輸出入銀行と中国開発銀行の対途上国融資の債権だけで、今やパリクラブのメンバーの有する約3千億ドルの債権のおよそ3分の2に相当する。巨大な債権国となった中国は、中国融資や中国事業に対する国際的な評判を悪化させないためにも、途上国の抱える債務の再編についてグローバルなルールと歩調を揃えることは不可欠であろう²⁸。

途上国債務問題は「国際公共財」であり、単独の「抜け駆け」や「ただ乗り（Free Ride）」は許されない。他の主要債権国の場合には、先進国のみならずロシアやブラジルを含めパリクラブ（主要債権国会合）に加盟しており、債務救済や債務再編において債権にかかる情報を提供する義務を負い、連帯原則を守り個別債務再編交渉が禁止されている。中国はパリクラブの暫定メンバーとして議論には参加することが可能となっているが、正式メンバーとしての義務を負っていない。そのため、中国をパリクラブの正式メンバーに加えるべきであるとの議論も国際金融専門家の間で提案されているが、正式加盟がなくとも、既存の国際的な債務再編の枠組みに中国が実質的に加わる姿勢を示すことが望まし

い²⁹。

中国は今や「責任ある大国」として相応の役割を果たすべきであり、日本としても国際社会と密接に協力しながら、中国に対してそのような主張を行い、中国を国際的な枠組みに引き込む努力を強化すべきであろう。中国自身の自発的な協調姿勢への変化が期待されるが、欧米諸国や世銀・IMFなどの国際機関と歩調を揃えて、様々な機会をとらえて、中国に対して国際的な標準・ルールに従った行動をとるよう促していくことも必要である。

債権国全体の枠組みに中国を如何に取り込むか、何が中国への圧力になりうるかについては、可能性のある具体的な手段の一つとして、第1に、国際金融問題のなかでの他の重要課題とのリンケージも考えられよう。例えば、IMFや世界銀行のなかでの中国の出資比率・投票権比率を中国の経済力（GDP規模）に見合った水準へと引き上げることを容認することと、国際的な債務再編成での中国のより積極的な協力と引き換えにするなどのリンケージである。また、第2に、環境・貿易・安全保障などの他の課題での中国との協力と、国際債務問題や途上国への経済協力にあたっての国際ルールの尊重をあわせて交渉するといった、より広いイシュー横断的なリンケージ戦略も想定しうる。また、中国政府のこうした問題での国際協調姿勢を引き出すために、中国国内の国際協調派（例えば財政部など）の発言力を強化するような配慮も有用かもしれない。

(3) 結語

国際的な枠組みやルールに中国を如何に取り込むかについて上記で言及した方策は、あくまでも可能性としての仮定の方策である。要は、「質の高いインフラ」の推進にしても途上国債務問題への対応にしても、国際的な協調した枠組みのなかで議論を進めることが大切であり、日本自身もそうした国際的な枠組みを使った課題への対応を重視し、中国をもそこに引き込む努力をすることが大切であるということである。こうした国際的なルール作りとその強化こそが、結局のところ巡りめぐって日本の「経済安全保障」につながると言えるのではないだろうか。

— 注 —

- 1 例えば、Lina Benabdallah, “China’s Soft-Power Advantage in Africa: Beijing Isn’t Just Building Roads—It’s Making Friends”, *Foreign Affairs*, 2021/12.
- 2 日本政府「インフラシステム輸出戦略」改定（RIEF、2020-07-09）。
- 3 内閣官房副長官補室（2021）「インフラ海外展開に係る基礎資料」。なお、受注額にはインフラ関連の輸出額及び海外での事業投資による収入額等を含む。
- 4 AidData（Project ID: 39023）より。
- 5 平成29年度対スリランカ無償資金協力（経済社会開発計画）。
- 6 本邦技術活用条件（STEP）の円借款とは、「インフラシステム輸出戦略（平成30年度改訂版）」において、競争力の向上等を図るべく制度改善を行ったもので、本制度により「我が国の優れた技術やノウハウを活用し、開発途上国への技術移転を通じて、我が国の「顔が見える援助」を促進する」ものとして日本企業タイドとされている円借款のことである。
- 7 AidData（Project ID: 63576, 63583, 63805）より。
- 8 AidData（Project ID: 63610）より。
- 9 [マニラ 2022年7月16日 ロイター] マルコス大統領は、前政権が中国と結んだ鉄道プロジェクト（49

- 億ドル相当)の借款契約について再交渉するよう運輸省に指示。運輸大臣によれば、上記事業を巡る中国政府借款は、ドゥテルテ政権(当時)による「資金要請に応じなかった」ことを受け撤回されたと考えられる。PPP方式など民間資金の活用を含む他の資金調達オプションも検討中。中国政府関係者は、「鉄道を巡る中比協力は今後も続く。中国はフィリピンとの話し合いに前向きだ」と述べた。
- 10 2022年5月、東ティモールにおける現地調査にて確認。
 - 11 『毎日新聞』2017年8月2日「東ティモール 中国の存在感、高まる 首都に人・モノ・金 かすむ日本支援」。以下の内容である。「日本政府援助だと知っているか尋ねると、「現場で中国人を毎日のようにみかけるので、中国の計画だと思った」。錯覚した理由は本体工事を落札した土木会社が、中国国営「中国水電」だったから。東ティモールは政府援助の国際ルールに従って、競争入札で発注先を決めた。この結果、価格競争力のある中国企業が殺到。日本企業は1社も入札に参加しなかった。」
 - 12 円借款「電力セクター改革プログラム」(2014年)、「電力セクター改革プログラム(Ⅱ)」(2016年)等。
 - 13 円借款「コロンボ首都圏電気通信網整備事業」(1997-2004年)。
 - 14 野村総合研究所、2017:49-50頁。
 - 15 例えば、1990年代にはカンボジアへの主要援助国は日本と欧米諸国であったが、2000年代後半に中国の影響力が拡大するにつれ、与党であるカンボジア人民党のフン・セン首相は、人権問題で改善を求める国連機関やフン・セン一族の森林不法伐採を糾弾するNGOなどを追い出すような行動をとるようになった。また、政府による強引な土地の接収や汚職・腐敗の蔓延などを理由に、世銀のカンボジア政府に対する支援の一部が凍結される事態も生じた(稲田2020:177)。
 - 16 こうした議論が現実に即した批判であるかについては詳細な検証が必要であり、カンボジアについては、2014年の論文で暫定的な整理と検討を行った(稲田2014)。また、1990年代から2000年代まではカンボジアは国際援助協調のモデル国であったが、中国が最大援助国となった2010年代には、国際援助協調の枠組みが崩れる一方、政治の権威主義化が進んだことに関し、その相互関係についてより詳細に分析した(稲田2022)。
 - 17 急拡大する中国の対外経済協力とその「規範」の変容可能性については、以下の論文で、ミャンマー・ミソンダムスの事例を取り上げながら詳述した(稲田、2021)。
 - 18 同上、30-38頁。
 - 19 「中国政府、海外での事業に対する環境保全指針を発表」『メコン河開発メールニュース』2013年5月9日。
 - 20 Zhu Xianghui (2019), “China’s Mega-Projects in Myanmar: What Next?”, *Perspective*, ISEAS (Singapore), p.5.
 - 21 北野尚宏(早稲田大学理工学学術院教授)の研究会での報告より(専修大学社会科学研究所「中国の国際経済体制へのインパクト」研究会、2020年10月3日)。
 - 22 前掲、北野尚宏・教授の研究会での報告より。
 - 23 具体的な対象国・金額は明らかではないが、例えば、2017年にスーダンに対して1億6千万ドルの債務帳消しに応じたとされる。一方、アンゴラの中国からの借款の大半は中国輸出入銀行や中国開発銀行の融資であるため、アンゴラの対中国債務の大半は減免されなかった。(2018年10月、アンゴラ財務省でのヒアリングにもとづく。)
 - 24 商務部の管轄である無利子借款が債務減免(帳消し)に応じた事例があるのに対し、中国輸出入銀行・中国開発銀行の優遇借款に関しては減免に応じていないのは、前者の場合は、すでに予算支出済みであり、減免に際して新たな追加資金が不要で、会計上、減免分を無償援助の形で相殺できるのに対し、後者の場合、資金回収が前提とされており、減免となった場合は追加的な予算支出が必要であって、こうした会計上の扱いの違いがその対応の違いの背景にあるとの指摘がある。
 - 25 「中国、77カ国・地域の債務返済を猶予」*Record China*, 2020年6月8日。「習近平国家主席、債務免除を含めたアフリカへの支援を表明」『JETRO ビジネス通信』、2020年6月24日。
 - 26 The World Bank (2022), *International Debt Report 2022*, p.8.
 - 27 国際金融ルールに精通した専門家である河合正弘は、「中国当局はそうした批判を真摯に受け止め、運営原則・方式を大きく改善すべきである。この事業を、開放性、透明性、持続可能性、多国間主義の指針の下で再構築していくことが欠かせず、そのことが一帯一路構想を国際公共財に押し上げることにつながろう。」と指摘している。河合正弘「一帯一路とユーラシア新秩序の可能性」(中国総合研究・さくらサイエンスセンター、2019:28)。
 - 28 同じく河合正弘は以下のように提言している。「また、中国の融資に際しては、借り手が融資条件を公表しないようにする秘密保持条項や、中国の銀行が他の債権者よりも優遇される非公式な担保の取り決めなどがあるとされ、こうした行為は国際的な債務削減にとって有害であり是正されなければなら

ない。」(同上「一帯一路とユーラシア新秩序の可能性」28頁)。

- 29 例えば、米国 Brookings 研究所の David Dollar は、パリクラブのメンバーシップを中国など非 OECD 諸国にまで拡大すべきであると提言している (Chhabra et al. 2021:290-291)。

参考文献

[和文]

- 朝日新聞取材班 (2019) 『チャイナスタンダードー世界を席卷する中国式』朝日新聞出版。
- 稲田十一 (2013) 「中国の四位一体型の援助－アンゴラ・モデルの事例」、下村恭民・大橋英夫編『中国の対外援助』日本経済評論社。
- 稲田十一 (2014) 「新興ドナーとしての中国の台頭と東南アジアへの影響」、99-128 頁、黒柳米司編『米中対峙時代の ASEAN』(第3章)、明石書店。
- 稲田十一 (2020) 「ドナーとしての中国の台頭とそのインパクト－カンボジアとラオスの事例」、金子芳樹・山田満・吉野文雄編『一帯一路時代の ASEAN－中国傾斜の中で分裂・分断に向かうのか』(第7章) 明石書店。
- 稲田十一 (2021) 「急拡大する中国の対外経済協力とその「規範」の変容可能性－ミャンマー・ミッソングダムの事例を中心に」、専修大学社会科学研究所『社会科学年報』第55号。
- 稲田十一 (2022) 「カンボジア開発過程への中国の影響－国際援助協調の衰退と権威主義化の連動の分析」『社会科学年報』第56号。
- 榎本俊一 (2017) 「中国の一帯一路構想は「相互繁栄」をもたらす新世界秩序か?」RIETI Policy Discussion Paper Series 17-P-021、経済産業研究所。
- 北野尚宏 (2020) 「中国の対外援助の現状と課題」川島真・21世紀政策研究所編『現代中国を読み解く3要素－経済・テクノロジー・国際関係』勁草書房。
- 交通経済研究所 [2018] 『運輸と経済』(特別号「一帯一路」をどう読み解くか?) 12月号。
- 下村恭民／大橋英夫／日本国際問題研究所編 (2013) 『中国の対外援助』日本経済評論社。
- 末廣昭／大泉啓一郎／助川成也／布田功治／宮島良明 (2011) 『中国の対外膨張と大メコン圏 (GMS) / CLMV』東京大学社会科学研究所。
- 中国総合研究・さくらサイエンスセンター (2019) 『一帯一路の現況分析と戦略展望』科学技術振興機構。
- 野村総合研究所 (2017) 「インフラ輸出における日中の競合と補完」『知的資産創造』11月号。
- 廣野美和編 (2021) 『一帯一路は何をもたらしたのか』勁草書房。
- 町田一兵 (2016) 「アジアの国際交通インフラの開発と物流」平川・石川・山本・矢野・小原・小林 (共編) 『新・アジア経済論』文真堂。
- ミッシェル、セルジュ、ミッシェル・ブーレ (中平信也訳) (2009) 『アフリカを食い荒らす中国』河出書房新社。(Michel, Serge et Michel Beuret (2008), *La Chinafrique*, Grasset & Fasquelle.)
- ミラー、トム (田口末和訳) (2018) 『中国の「一帯一路」構想の真相』原書房。
- ワンイーウェイ (川村明美訳) (2017) 『「一帯一路」詳説』日本橋報社。

[英文]

- AidData (2021), *Banking on the Belt and Road Insights from a new global dataset of 13427 Chinese development projects*, A Research Lab at William & Mary.
- Brautigam, Deborah (2009), *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*, Oxford University Press.
- Chhabra, Tarun, Rush Doshi, Ryan Hass, Emilie Kimball (eds.) (2021), *Global China: Assessing China's Growing Role in the World*, Brookings Institution Press.
- Copper, John F. (2016), *China's Foreign Aid and Investment Diplomacy, Volume I: Nature, Scope, and Origins*, Palgrave Macmillan US.
- Halper, Stephan (2010), *The Beijing Consensus: How China's Authoritarian Model will Dominate the Twenty-first Century*, Basic Books. (ステファン・ハルパー著、園田茂人／加茂具樹訳 (2011) 『北京コンセンサスー中国流が世界を動かす?』岩波書店。)
- Hurley, John, Scott Morris, Gailyn Portelance (2018), *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*, CGD Policy paper 121.

- Ikenberry, G. John (2008), “The Rise of China and the Future of the West: Can the Liberal System Survive?” *Foreign Affairs*, Jan/Feb.
- Inada, Juichi, (2013), “Evaluating China’s Quaternary Aid: The Case of Angola,” in Shimomura Yasutami & Ohashi Hideo, *A Study of China’s Aid*, Palgrave, pp.104-121.
- Institute of Development Studies (Sussex University) (2014), *China & International Development: Challenges & Opportunities*, *IDS Bulletin*, Vol. 45, No.4, June 2014.
- Leung, D., Zhao, Y., Ballesteros, A., & Hu, T. (2013), *Environmental and Social Policies in Overseas Investments: Progress and Challenges in China*.
- Li Rougu (2008), *Institutional Sustainability and Economic Development: Development Economics Based on Practices in China*, China Economic Publishing House.
- Moyo, Dambisa (2009), *Dead Aid: Why Aid is Not Working and How There is Another Way for Africa*, Penguin Books.
- Parker, Sam, Gabrielle Chefitz (2018), *Debtbook Diplomacy: China’s Strategic Leveraging of its Newfound Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy*, Harvard Kennedy School.
- Ramo, Joshua Cooper (2004), *The Beijing Consensus*, The Foreign Policy Center.
- Shambaugh, David (2013), *China Goes Global: The Partial power*, Oxford University Press. (デイビッド・シャンポー著、加藤祐子訳 (2015) 『中国：グローバル化の深層』朝日選書。)
- Shimomura, Yasutami, Hideo Ohashi (2013), *A Study of China’s Foreign Aid*, Palgrave.
- Walker, Christopher, Jessica Ludwig (2017), “From Soft Power to Sharp Power: Rising Authoritarian Influence in the Democratic World,” in *Sharp Power*, National Endowment for Democracy.
- Zhu, Xianghui (2019), “China’s Mega-Projects in Myanmar: What Next?,” *Perspective*, ISEAS (Institute of Southeast Asian Studies, Singapore), No. 84 10/17.

