

一帯一路、中東欧の現状 目立った成果なく投資縮小も

中国はシルクロード経済圏構想「一帯一路」に先駆けて中東欧諸国へのアプローチを始め、2012年には中東欧諸国16カ国と中国の協力枠組みである「16+1」を設立した。中東欧を足掛かりに欧州連合（EU）へのアクセスを確立したい中国と、中国からの支援を受けてインフラ整備を行いたい中東欧諸国の利害が一致し、同枠組みの下で幾つかの大型投資案件が立ち上がる一方、中国の積極的な支援に對してはEUも警戒を強めている。しかし、当初の中東欧諸国の期待とは裏腹に、思うほどの成果や経済効果は得られていないのが現実であり、中国も今後は活動規模を縮小させる可能性が高い。

EUの玄関となる中東欧

17年11月末、ハンガリーの首都ブダペスト市内には厳重な警備が敷かれていた。ブダペストのランドマークであり、ブダ側とペスト側をつなぐ市内交通の要でもある鎖橋が封鎖された他、国会議事堂前の広場、環状道路など主要な道も封鎖された。2日間にわたる「中国・中東欧首脳会合（16+1）」開催を控えてのこ

とであった。

13年に中国の習近平国家主席が初めて発表した一帯一路構想は、中国から中央アジア、中近東を通じて欧州まで結ぶ陸路の「シルクロード経済ベルト」（一帯）と中国から東南アジア、西アジア、アラビア半島とアフリカ東岸を結ぶ海路の「21世紀海上シルクロード」（一路）から成る広範な経済圏構想である。既に同構想の下、東南アジアやアフリカ地

域などの新興国において、道路や鉄道、港湾、空港などの交通インフラ、火力、水力発電所などのエネルギーインフラ整備のプロジェクトが中国からの投資によって行われている。一帯一路構想は世界の新興国に対する中国の影響力を強めるための政治的手段ともいわれているが、中国が同構想を進める動機の一つとして、これまで急成長を遂げてきた中国国内の経済成長が陰りを見せる中で生

三菱UFJリサーチ&コンサルティングアソシエイト
山野井 茜
やまのい・あかね 大阪大院言
語文化研究科修了。在ハンガリー
日本国大使館専門調査員を経て
2016年10月三菱UFJリ
サーチ&コンサルティング入社、
同社アソシエイト。現在は日系
企業の海外進出支援を中心とし
た業務に従事。

じた過剰生産能力の問題を、インフラ、製品の両方を国外にさらに輸出することで解消を目指す、というのが指摘されている。

中国から見た場合、欧州は一帯一路の「一帯」に当たる陸路のシルクロード経済ベルトの終点であり、EUは中国にとって貿易総額が最も大きい貿易相手地域でもある。一帯一路の経済圏の中に欧州も据えていることから、中国が最大の貿易相手地域であるEUへのアクセスをより強化し、同地域への輸出货量を増やしたい、との思惑が見える。中国からEUに、具体的に言えばドイツやフランスなどの消費国に商品を輸出する際の「玄関」に当たるのが中東欧

〈図表1〉中国・中東欧諸国(16+1)の
枠組みに参加する中東欧諸国

地域	国数	参加国
EU	11カ国	エストニア、ラトビア、リトアニア、ポーランド、 チェコ、スロバキア、ハンガリー、スロベニア、 クロアチア、ルーマニア、ブルガリア
西バルカン 諸国	5カ国	セルビア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、 モンテネグロ、マケドニア、アルバニア

(出所)筆者作成

中国は、この時、インフラ、イノベーションなどの分野での中東欧諸国への支援のために、中東欧の首脳

に対して100億規模の融資枠を設置することを約束し、中国と同地域が相互に協力するための枠組みの発足を決定したのである。この枠組みに参加したのは中東欧のEU加盟国11カ国とEU非加盟の西バルカン地域の5カ国であった(図表1)。

この中国・中東欧諸国協力枠組みは、中東欧諸国の参加国数(16カ国)を取って通称「16+1」と呼ばれている。12年のワルシャワでの初会合以来、年に1度「中国・中東欧(16+1)首脳会合」が開催され、中国による中東欧地域へのインフラ投資の可能性や金融、経済、文化などの分野での協力可能性について協議してきた。冒頭のブダペストにて開催された首脳会合は第6回に当たる(図表2)。

16+1は「一帯一路」に先駆けて設立された協力枠組みではあるが、現在は欧州における「一帯一路」の実質的な実施枠組みとなっている。欧州における「一帯一路」プロジェクトの実施状況は、中国が16+1枠組みの中で中東欧に対してどのような投資、あるいは支援を実施しているのか見ていくことで確認できると言えよう。

中国は16+1において、中東欧地

域という欧州の「玄関」のインフラに投資することで、より快適なEUへの物流アクセスを実現し、加えて、他の「一帯一路」プロジェクトと同様に中国企業の海外進出機会や中国国内の雇用を創出する狙いがある。一方、決して豊かとは言えない中東欧諸国は、単独での大規模なインフラ整備への資金調達が難しいこともあり、豊富な資金力を背景とした中国からの投資に期待を寄せる。こうして中国と中東欧諸国の利害は一致し、現在16+1のメンバー国内で中国の投資による大型インフラ整備案件が立ち上がり、中国の銀行からの融資や中国企業の案件への参加がなされている(図表3)。

特に、16+1のインフラ事業の中でも目玉事業とされているのが、ベオグラード―ブダペスト間の高速鉄道建設プロジェクトである。13年の16+1首脳会合で基本合意し、翌年の首脳会合で正式決定、ハンガリー、セルビア、中国の3カ国で署名されたこのプロジェクトは、セルビアの首都ベオグラードとハンガリーの首都ブダペスト間の350kmを結ぶ高速鉄道を建設するもので、総工費は約30億ユーロにも上る。昨年北京で開か

〈図表2〉これまでの「中国・中東欧(16+1)首脳会合」の開催地

第1回	2012年4月	ポーランド(ワルシャワ)
第2回	2013年11月	ルーマニア(ブカレスト)
第3回	2014年12月	セルビア(ベオグラード)
第4回	2015年12月	中国(蘇州)
第5回	2016年11月	ラトビア(リガ)
第6回	2017年11月	ハンガリー(ブダペスト)
第7回	2018年7月	ブルガリア(ソフィア)

(出所)筆者作成

れた「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラムにおいても、欧州を代表する案件として紹介されている。

同プロジェクトについては、実現したとしても高速鉄道の利用旅客数があり見込みのないとの指摘もあるなど、案件自体の有用性に不透明な部分もある。実際のところは16年にハンガリー、セルビア、マケドニア、および中国の税関手続きの円滑化に向けた取り組みが始まっていることから、同鉄道の整備は同区間間を利用する旅客向けというよりも、中国の中国遠洋運輸集団(COSCO)が運営するギリシャのピレウス港からマケドニア、セルビア、ハンガリーまでの鉄道を整備することで、中国からEUまでの物流網を強化する意

地域であり、中国はEUへの足掛かりとして同地域を重要視している。

中国の接近を歓迎する中東欧

中国の中東欧地域に対するアプローチは「一帯一路」構想発表の2年前、11年にさかのぼる。同年、中国と中東欧諸国の経済・貿易分野での協力を検討するフォーラムがハンガリーのブダペストで初めて開催された。

翌年の12年、ポーランドのワルシャワで2回目のフォーラムが開かれ、ここに初めて中国と中東欧諸国の首脳が集まり、第1回中国・中東欧首脳会合が行われることとなった。こ

味合いが強いと考えられる。

警戒するEU

16+1を通じて中国と中東欧諸国が接近する中、EUが警戒感を示し始めている。欧州においては、一路の基金としての役割を果たすアジアインフラ投資銀行(AIIB)が設立された際に、事前の予想に反して、ドイツ、フランス、英国をはじめとする主要な欧州諸国が同機関の創設メンバーとして参加するなど、中国との協力には積極的だと思われていた。しかし、今年に入ってからドイツのガブリエル前外相が公の場で一路を批判するなど厳しい目が向けられ始めている。

一路一路において、EUが懸念しているのが「自由貿易」の阻害である。現在、中東欧諸国で行われている中国からの投資によるプロジェクトにおいては、事業実施者も中国企業となるケースが多いため、EUはその公平性を問題視しているのである。例えば、前述のベオグラード―ブダペスト高速鉄道建設プロジェクトに関して、欧州委員会が16年からハンガリー側の公共調達プロセスがEUの競争法に抵触する可能

性があることを指摘し、妥当性について調査を続けている。

また、今年の4月には、駐中国EU加盟国27カ国の大使が連名で、中国の一路プロジェクトに問題があり、中国企業の利益にくみするものであると批判する内容の報告書を発表している。ただし、この時にはEU加盟国28カ国中で唯一ハンガリーだけが署名を拒否していた。

ハンガリーは10年に現与党のフィデス・ハンガリー市民連盟が政権に復帰して以降、中国への接近を強めている。特に、11年からは主に中国を意識した「東方開放政策」を掲げ、非EU地域への積極的な貿易推進と投資の呼び込みを行っている。EUの連帯よりも自国の利益を優先すべきだという独自の路線を進むハンガリーにとつて、「金も口も出す」EUとは対照的な「金は出すが口は出さない」中国からの投資は魅力的なのである。中国による欧州地域の一帯一路、16+1を通じた中東欧地域への投資は、EUの連帯を揺るがす要因ともなっている。

乏しい具体的成果

実際に、16+1の枠組みは大きな

成果を出しているのであろうか。メンバー国の中東欧諸国が期待するような投資の呼び込み、大型インフラ事業は実現できているのであろうか。16+1の目玉事業であるベオグラード―ブダペスト高速鉄道建設のEU加盟国側の実施者であるハンガリーと、中国からの投資で高速道路の建設を進めるモンテネグロを例に、中東欧における一路の現状を見てみよう。16+1での中東欧と中国の協力を示す例として重要なプロジェクトに位置付けられるベオグラード―ブダペスト高速鉄道建設プロジェクトは、既述の通り13年にハンガリー、セルビア、中国の3カ国で基本的な合意、そして翌14年に正式な決定がなされている。

当初、同プロジェクトは17年に行われる中国共産党大会に合わせて同年秋前までには完了するのではないかともしわれていたが、その後、16年5月にハンガリー国会で同プロジェクトにおける中国からの元借款が承認された際には、18年に完了予定といわれるなど見通しが少しずつ後ろ倒しとなっていた。そして、16年秋には、既述の通り欧州委員会からハンガリーの公共調達プロセスに

問題があるとの指摘を受け、調査が続けられている現在、プロジェクトを進めることができていない。毎年16+1首脳会合の場では、同枠組みの成果としてベオグラード―ブダペスト高速鉄道建設プロジェクトに言及がなされているが、実際のところは、正式決定から4年たった今もなお工事すら開始されていないというのが現状である。

16+1からはやや離れるが、前述の通り、ハンガリーの現政権は中国からの投資に大きな期待を寄せ「東方開放政策」を掲げている。しかし、目立った投資では17年の中国電動車メーカーBYDによる工場設立しかなかく、ハンガリー政府として強調できるそれ以前の中国からの直接投資の成果としては、11年の万華化学によるハンガリー化学メーカーBorsodChem買収や、05年に当地に進出し、09年に追加投資を行った華為技術(ファーウェイ)の事例程度しかなかった。

ハンガリーはベオグラード―ブダペスト高速鉄道建設プロジェクトも進まず、加えて中国からの直接投資もあまり呼び込むことができていない。つまり、16+1開始当初の期待

〈図表3〉「16+1」メンバー国と中国とのインフラプロジェクト

対象国	プロジェクト名	プロジェクト出資者	プロジェクト概算額	状態
アルバニア	アルバニア、マケドニア、ブルガリア間高速道路建設	アルバニア政府、中国輸出入銀行	N/A	未着工
アルバニア、モンテネグロ	イタリア・トリエステ、クロアチア、モンテネグロ、アルバニア、ギリシャ間高速道路延伸のための海洋建設	アルバニア政府、モンテネグロ政府、中国太平洋建設	N/A	未着工
ボスニア・ヘルツェゴビナ	バニャ・ルカ-ムリニステ間高速道路建設	中国輸出入銀行	1,400百万ユーロ	建設中
マケドニア	キチェボ-オフリト間、ミラディノフチ-シュティブ間高速道路建設	中国輸出入銀行	581百万ユーロ	建設中
モンテネグロ	パール港-Boljare間、Smokovac-UvacMateševo間高速道路建設	中国輸出入銀行、モンテネグロ政府	807百万ユーロ	建設中
ルーマニア、セルビア、モンテネグロ	ティミショアラ(ルーマニア)-パール(モンテネグロ)-ベオグラード(セルビア)間高速回廊建設	中国輸出入銀行	1,028百万ユーロ	建設中
セルビア	E-763高速道路建設	中国輸出入銀行	600百万ユーロ	建設中
セルビア	ベオグラード-ブビン橋建設	中国輸出入銀行	216百万ユーロ	2014年完了
セルビア、ハンガリー	ベオグラード(セルビア)-ブダペスト(ハンガリー)間高速鉄道網建設	中国輸出入銀行	1,711百万ユーロ	未着工

(出所) 欧州議会リポートを基に筆者作成

ほど中国からの支援と経済効果を受
受できていないのである。
では、実際に実施されているプロ
ジェクトはどうか。現在、
モンテネグロでは中国輸出入銀行か

らの融資を得て、パールという港湾
都市からセルビアに続く高速道路建
設を行っている。大規模な高架工事
を伴う同プロジェクトはモンテネグ
ロ国内で近代化の一步と位置付けら
れている。しかし、既に第

1区間工事のための中国か
らの融資が債務を増大させ、
政府が増税や財政の引き締
めを行ったにもかかわらず、
今年のモンテネグロの債務
は国内総生産(GDP)の
8割に上る見通しである。
このような状況から国際通
貨基金(IMF)はモンテ
ネグロに対して、融資を受
けながらのプロジェクトの
継続は不可能であるとの警
告を出している。

また、現在工事に従事す
る3500人近い労働者の
3分の2は同プロジェクト
において工事を請け負う中
国国有企業、中国路桥工程
の従業員だという。モンテ
ネグロではインフラ事業に
おいて、中国からの融資が
スリランカやラオスと同様
に財政に重くのしかかつて

いる上に、国内の雇用創出すらでき
ないという問題が発生している。
12年の16+1発足から6年、13年
の16+1首脳会合では、中国と中東欧
諸国との協力が順調に進んでいると
してプロジェクトの成果が毎年強調
されているものの、実際は具体的な
成果をなかなか挙げる事ができず
にいる。時間の経過とともに、中東
欧諸国が16+1開始当初に中国に期
待していたものは、幻想にすぎなか
ったことが露呈し始めている。

今後、16+1はどうなるのであ
るか。中国と中東欧諸国の成果強調
とは裏腹に、活動規模は縮小してい
く可能性が高い。前述の通り、EU
は一路の名の下に行われている
インフラ事業が自由貿易を阻害して
いることを懸念しており、中国主導
の事業に待ったをかけている。
EUの牽制がある限りは、中国が
16+1において従来のような中国企
業を事業実施企業とする形でプロジ
ェクトを進めることは難しい。中国
の欧州への直接投資において中東欧
諸国への直接投資額が全体の10%に
も満たないのに対し、ドイツ、フラ
ンス、英国は全体の半分以上を占め

ていることが示すように、中国が重
視しているのはドイツやフランスな
どEUの中でも先進国であり、中東
欧はあくまでもEUへのアクセスの
足掛かりにすぎない。中国は、今の
仕組みでのプロジェクト実施が難し
いのであれば、先進国ほど重視して
いない中東欧に対して無理に投資を
拡大することはないだろう。近年は、
16+1で目立つた新規の大型プロジ
ェクトが発表されないのも、中東欧
に対する中国の投資意欲の低下を示
しているとも言える。16+1では観
光や文化交流も枠組みの柱にしてい
ることから、今後はメイン事業とし
て投資プロジェクトよりも文化交流
にシフトしていくことも考えられる。