

中国の台頭と国際秩序の 観点からみた「一帯一路」

山本吉宣 やまもと よしのぶ

新潟県立大学大学院国際地域学研究科長、政策研究センター教授
PHP総研研究顧問

Talking Points

1. 習近平国家主席が唱える「一帯一路」は、①陸路と海路の2つを併せ持つ、② AIIB（アジアインフラ投資銀行）、シルクロード基金という巨大な財政資金に裏打ちされている、という特徴を持つ。
2. 陸路は、西安から中央アジアを通過してヨーロッパに至り、海路は、福建から、南シナ海、インド洋、アフリカ東岸をへてヨーロッパに至る広大なものである。
3. 「一帯一路」は、エネルギーなどの確保、中国経済の減速を補うための国外市場の開発、投資の促進を目的とし、新疆など西部の開発、国内の格差の是正によって国内政治の安定を図ろうとするものである。またインド・太平洋とユーラシア大陸の双方でのインフラ網を作り出すことによって、中国の地政学的な地位は向上することになる。
4. 中国は「一帯一路」に関してインフラ網の整備だけではなく、政策協調、障害なき貿易、通貨の安定を目的に掲げており、自らが主導する国際秩序を作ろうとしている。中国は、国際公共財供給国として自己を位置づけるようになっている。
5. 「一帯一路」をめぐる政治は、中国の外貨蓄積を分配するというバラマキ政治（分配の政治）、中国の地位・影響力を向上させようとする競争の政治（再配分の政治）、ルール・メイキングの政治が複雑に絡まったものである。
6. 日本は、「一帯一路」の展開を慎重に見極めつつ、開かれた国益の観点から、中国を国際的なルール・規範に沿うようにするとともに、国際公共財の供給、その自由な使用を保証するルールの確立をめざす政策を展開すべきである。

はじめに

中国の習近平国家主席は、2013年、まずは、陸のシルクロード（一帯）を唱え、続いて、海のシルクロード（一路）を加え、この2つを組み合わせ、「一帯一路」（英語では、One Belt, One Road 略して OBOR あるいは、OBAOR というようである）と称し、中国の（習近平の）対外戦略の一つの要としているように見える。この「一帯一路」は、主として、アジア（中国）とヨーロッパを海陸にわたって結び付けようとするものである¹。それは、鉄道、港湾、パイプライン等のインフラ網の構築だけではなく、経済的な協力（貿易、金融、政策協調）、人的な交流、政治的な協調関係の促進等を中心とするものである²。さらに、中国は、アジアインフラ投資銀行（AIIB）、BRICS 銀行、シルクロード基金など膨大な資金供与体制を構築しつつある（これらがすべて「一帯一路」に向けられているわけではないが）。

この「一帯一路」は、始まったばかりであり、内容も確たるものではなく、その評価は多様である。たとえば、「一帯一路」は、地図でみるとどのようなものになっているか、必ずしも定かではなく、またいくつかのヴァージョンがあるようである（もちろん、将来の進展によって、また地図は変わってこよう）。次ページに示した図は、その1つである。この図がどこまで正確かは別としても、「一帯一路」がきわめて雄大なビジョンであるとみてよいだろう。陸路は、西安から、中央アジアを通り、最終的にはロッテルダムにいたる。海路は、福建から南に下り、南シナ海、インドネシア、インド、ナイロビ、スエズ運河を通り、地中海を経て、ついにはロッテルダムで陸路と交わる（これに南太平洋が加わる³）。

評価も多様である。一方で、「一帯一路」を、マッキンダー（陸）、マハン（海）などの大きな地政学的な構図からとら

えようとする人々が存在するとともに、他方では、政治的な困難さ、膨大な財政資金の必要性から⁴、たんなる「pipe dream」（あるいは、「mirage 蜃気楼」）に過ぎないと論ずる人たちもいる。しかし、ことの本質は、多分その中間にあらう。そして、「一帯一路」は、中国のこれからの戦略の基盤の一つとなるであろうし（少なくとも習近平のつくったナラティブとして生き続けよう）、長期的に見れば、そのうちのいくつかの部分は実現していくであろう。このような観点から、「一帯一路」に関しての若干の考察を行おうとするのが本稿の目的である。

また、中国は、「一帯一路」（そして、それを支える財政諸制度）を提示するとき、主として経済分野に焦点を合わせ、相互利益（ウィン・ウィン）、非排除/包括性、調和、平等などを掲げ、地政学とか権力関係を意図的に排除し、平和台頭、平和的発展の文脈に置こうとする。しかし、本稿においては、そのような中国の論法の内容を認識しながらも、「一帯一路」の地政学的インプリケーションや位置づけ、影響力へのインパクト等を広く考察することにする。

本論文の構成は以下の通りである。まず、「一帯一路」を陸路と海路両方のシルクロードの建設であるとして、そのユニークさを認めつつも、類似の計画やアイディアが他国にも存在していたことを明らかにする。とくに、クリントン国務長官の「インド・太平洋」概念と「新シルクロード」構想は、オバマ政権のアジアピボットとあいまって、中国の「一帯一路」に大きな影響を与えた（第1節）。次に、中国の「一帯一路」に繋がる中国自身の動きとして、中央アジアへの「意図せざる帝国」とも呼ばれる影響力の増大、また、海では、「真珠の首飾り」から「海のシルクロード」への展開が指摘される（第2

1. 中国は、南米（たとえば、パナマ運河と並行する運河の建設、また南米横断鉄道の建設）、アフリカ（「一帯一路」はアフリカを含む）などに手を広げ、また北極圏航路（北極シルクロードと言うものもあると言う）にも大きな関心を持つことから、「一帯一路」は、ひろくグローバルな戦略の一環とも考えられる。また、全体として、アメリカをはずしている。ただし、特に陸路のシルクロードは、周辺外交の現れの一つであるといわれることを考えると、必ずしもそうとはいえないかもしれない。

2. 中国政府の「一帯一路」についての最も体系的な論述としては、Full Text: Vision and actions on jointly building Belt and Road: Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, March 2015 (Xinhuanet, March 28, 2015).

3. Ibid.

4. 「一帯一路」をめぐるさまざまな困難さについての論調は、たとえば次を参照。China Analysis: "One Belt, One Road": China's Great Leap Outward, European Council on Foreign Relations, June 2015.

図 「一带一路」構想図



資料：防衛省防衛研究所編『東アジア戦略概観 2015』より

節)。次の2つの節では、地政学的な観点（第3節）と経済大国としてのシステム作り（第4節）という観点から「一带一路」の分析が行われる。第5節においては、「一带一路」をめぐる複雑、多様な政治を、分配（バラマキ）の政治、再配分（取り合い）の政治、ルールの政治という3つの政治様式から分析し、問題の所在を明らかにする。そして、第6節においては、以上の議論をまとめつつ、日本の政策へのインプリケーションを検討する。

1. 海陸のシルクロード：類似のアイデア

中国の「一带一路」の特徴は、陸のシルクロードと海のシルクロードを合わせて考えていることである。陸のシルクロードを考えれば、地理的に部分的なものではあれ、トルコ、ロシア、などのいくつかの国で、すでに提起されていたことは周知のとおりである⁵。ここでは、

陸と海の両方を考える構想を2つ紹介しておこう。

1) ユーラシア・クロスロードと 民主主義の安全保障ダイヤモンド

その一つは、日本である。麻生太郎は、外務大臣の任期中、「自由と繁栄の弧」を提唱し、ユーラシアにおいて、民主主義と市場経済の弧を創出することを提唱した。これは、経済の発展をとおして自由、民主主義が形成・確立されていくという信条(仮説)に基づくものであった⁶。このような考えは、麻生が総理大臣になっても引き継がれ、中央アジアを軸にタテにアラビア海に至るルートとヨコに欧州に至るユーラシア・クロスロード、そして、インドシナからインドを結ぶ回廊などをつなぎ太平洋に始まり欧州に至る現代版シルクロードを提起する⁷。

麻生は、必ずしも、海のシルクロードを唱えていないが、安倍晋三は、総理大臣に再登板する直前、「民主主

5. シルクロードについて、さまざまな国のイニシアティブを紹介、分析したものとして、たとえば、Vladimir Fedorenko, The New Silk Road Initiatives in Central Asia, *RETHINK Paper* 10, August 2013, Washington, D.C.: RETHINK Institute.

6. Speech by Mr. Taro Aso, Minister for Foreign Affairs on the Occasion of the Japan Institute of International Affairs Seminar “Arc of Freedom and Prosperity: Japan’s Expanding Diplomatic Horizons” November 30, 2006.

7. 麻生内閣総理大臣講演「安全と繁栄を確保する日本外交」(財)日本国際問題研究所(JIIA)フォーラムにて 平成21年6月30日。もちろん、日本の「シルクロード外交」は、麻生が初めてのものではない。1997年、橋本総理大臣は、ユーラシア外交(シルクロード外交はその一部)という概念を導入した。その前、またあとにも、日本はさまざまな形で、対中央アジア外交を展開した。たとえば、宇山智彦他編『日本の中央アジア外交? 試される地域戦略』、北海道大学出版会、2009年。

義の安全保障ダイヤモンド」というアイディアを提示する⁸。それは、大まかに言えば、アメリカ、日本、オーストラリア、インドを結んだ四角形の安全保障協力で、太平洋とインド洋を結んで、民主主義の国々が安全保障協力をを行い、海洋、通商の安定を維持し、繁栄を図っていかうとするものであった。そして、そこでは、南シナ海などでの中国の海洋進出に対抗しようとする意図を鮮明にしていた。彼は、太平洋とインド洋の交差を強調する演説を何回も行っている⁹。若干牽強付会なところもあるが、麻生（現副総理、財政相）と安倍（現総理）を合わせて考えれば、日本の「一帯一路」構想といえないこともない。

2) クリントン国務長官：

インド太平洋と新シルクロード

しかし、中国の「一帯一路」戦略ともっとも関係のある戦略（そして中国の「一帯一路」に大きなインパクトを与えたもの）は、アメリカの戦略であったろう。アメリカは、歴史的にもっとも長期にわたった中東での戦争（アフガニスタン、イラク）から兵を引き、また中国の急激な台頭に対処するため、アジア回帰（アジアピボット、のち再均衡と呼ばれる）¹⁰を政策の要とするようになった。アメリカのアジア回帰には、経済的な側面と安全保障上の側面の2つがあった。経済的には、アジアの経済的な台頭に参加し、その恩恵に浴そうとするものであり、その1つが、環太平洋経済連携協定（TPP）の追求であった。いま1つの安全保障戦略であるが、その中で、ヒラリー・クリントン国務長官は、2010年から11年にかけて、本稿のテーマにかかわる2つの概

念を提示した。1つは、2010年初めて示されたインド・太平洋（Indo-Pacific）という概念である¹¹。それは、太平洋からインド洋、中東を視野にいたれた地政学的な概念であり、広域な地域における経済的な通商路/海洋の安定、経済の発展などを指すものであった。もちろんそこには、中国、そしてインドの台頭という戦略的な背景要因があった。いわば、本稿の文脈でいえば、海のシルクロードである。

そして、翌2011年インドのチェンナイにおいて、クリントン国務長官は、「新シルクロード（New Silk Road）」戦略を提唱する¹²。このアメリカの新シルクロード構想は、アフガニスタンを撤退するにあたり（その当時、アメリカは、2014年までにアフガニスタンを撤退することを決めていた—それは、2014年実現し、アメリカは約1万の兵を残してアフガニスタンから撤退した）、いかにして戦乱で疲弊したアフガニスタンに安定をもたらすか、という問題意識に基づいていた。そのためには、たとえば、アフガニスタンを旧シルクロードの一部である、トルクメニスタン、アフガニスタン、パキスタン、インド（それらの国の頭文字を取ってTAPIと呼ばれた）を結ぶネットワークの中に位置づけ、そのインフラをアジア開銀との協力などによって整備し、私的な資本をも誘致し、経済を発展させ、アフガニスタンの安定を図ろうとするものであった。また、2007年にイニシアティブがとられ、世銀のプロジェクトとなる、CASA-1000（Central Asia South Asia Regional Electricity Trade Project、キルギスタン、タジキスタン、アフガニスタン、パキスタンを繋ぐ電送網の建設）も対象であった。とはいえ、クリントン国務長官や国務

8. Shinzo Abe, "Asia's Democratic Security Diamond," *Project Syndicate*, Dec. 27, 2012. もちろん、日米印豪4カ国（アジア・大洋州デモクラティックG3 プラス・アメリカ）の協力は、安倍の持論である（安倍晋三『美しい国へ』文芸春秋、2006年7月、p.158-161[第1次安倍内閣発足は9月]）。そして、第1次安倍内閣のとき、2007年日米印豪の協力（4カ国戦略対話）を推進し、4カ国の海軍の演習も行われた（英語では、Quadrilateral Security Dialogue, また"Asian Arc of Democracy" Strategyとも言われる。第1次安倍内閣の外相、麻生の対ユーラシア政策をあわせて考えれば、第1次安倍内閣も、日本版「一帯一路」政策を持っていたといえないことはない）。

9. たとえば、内閣総理大臣 安倍晋三、「日本は戻ってきました」平成25年2月22日（CSISでのスピーチ）。

10. 2009年の夏、クリントン国務長官は、タイのバンコクで、「アメリカは（東南アジアに）戻ってきた America is back」とのべ、アジアへの関与を深める（これをアジア回帰と呼ぶ）。のち、2011年、同長官は、アジアピボットを提唱する（ピボットと言う用語に批判が出たことで、代わって再均衡（リバランス）が使われるようになる）。

11. Hillary Rodham Clinton, Secretary of State, "America's Engagement in the Asia-Pacific," Kahala Hotel, Honolulu, October 28, 2010. この当時、インド太平洋という概念は、新しいものであったが、現在では、広く一般に使われるようになった。たとえば、David Michel and Ricky Passarelli, eds., *Sea Change: Evolving Maritime Geopolitics in the Indo-Pacific Region*, Stimson Center, December 2014. また、インド太平洋ではなく、米海軍などによって「インド・アジア・太平洋」など他の言い方もされる。たとえば、山本吉宣「インド太平洋概念をめぐって」日本国際問題研究所『アジア（特に南シナ海・インド洋）における安全保障秩序』平成25年3月、5-23。

省の努力にもかかわらず¹³、計画はかならずしもうまく進まなかった。

このように、2010年、2011年にアメリカが提示したインド・太平洋と新シルクロードは、アメリカの中東からの撤退を共通要因としていた。明示的に二つ合わせた統合的な戦略として示されることはなかったが、いわばアメリカ版の「一帯一路」であった。ただ、インド太平洋も新シルクロードも、2013年から提起されてくる中国の「一帯一路」と比べると、防衛的なものであり、とくに新シルクロードは、失敗したアフガニスタン戦争の後始末を試みる後ろ向きのものであった。

とはいえ、TPPを含むアメリカのアジアピボットは、中国から見れば、対中封じ込めとは言わないまでも、なんらかの対抗措置をとる必要があるものと考えられた。中国の「一帯一路」は、アメリカのこのような動き（アジアピボットやTPP）に対する反応ととらえられるゆえんとなる（もちろん中国の中にはこれを否定する論調も強い）。とくに、（海の）「一路」は、アメリカのアジアピボットへの一つの答えと考えられた。また、他方で、（陸の）「一帯」は、アメリカの新シルクロードというアイディアを奪い取った（あるいはそれに代わるもの）といわれた¹⁴。また、若干言いすぎかもしれないが、AIIBと「一帯一路」は、壮大な「アメリカ包囲網」と

いえないことは無い。「一帯一路」は、アメリカ抜きで、陸はアジアからヨーロッパを押さえ、海も、広くインド太平洋そしてアフリカに中国の影響力を培おうとしているからである。

中国のAIIBなどがアメリカのアジアピボットやTPPに対する反応であるとするれば、今度は逆に、AIIBや「一帯一路」の創設や形成が、アメリカにインパクトを与えることになる。若干先走りになるが、簡単に、現在の状況を見てみよう。AIIBや「一帯一路」は、2013年から2014年にかけて明らかになっていったが、アメリカの主導するTPPは、遅々として進まなかった。とくに、TPPの進捗のカギとなる貿易権限法（TPA）が議会を通らないことへの焦りからか、2015年1月20日、オバマ大統領は、一般教書演説において、「この瞬間でも、中国は、世界で一番早く成長している地域のルールを作ろうとしている。このことは、我々の労働者とビジネスを不利なものとしてしまおう。このようなことを引き起こしてよいものだろうか。我々こそがこのようなルールを書くべきである」¹⁵と論じて、貿易権限法への支持を求める。オバマ大統領のこのような論法は、同年3月、AIIBが57か国の参加を得て創設されることが明らかになると、いやがうえにも強まる。4月、オバマ大統領は、「我々のビジネスや労働者がこれらの市場において

12. Hillary Clinton, "Remarks on India and the United States: A Vision for the 21st Century" (speech given at Anna Centenary Library, Chennai, India, July 20, 2011). また、Remarks by Secretary State Hillary Rodham Clinton at New Silk Road Ministerial Meeting, German House, New York, New York, September 22, 2011.

アメリカにおいては、対中央アジア政策のシンボルとして、「シルクロード」を使うことは、決して珍しくない。たとえば、90年代には、1997年以来、議会において、「シルクロード戦略法案」が何回か導入され（議会を通り法律となることは無かったが）、また、2007年には、アメリカの中央アジア研究の大御所、S. Frederick Starrが、*The New Silk Roads* (Johns Hopkins University Press) を出版した。また、アメリカ（そして、ISAF 参加国 [NATO]）は、アフガニスタンでの戦争を行うに当たり、物資をパキスタン経由で行っていたが、バルト海や黒海を経由し、ロシア、中央アジアを通る「北方輸送ネットワーク Northern Distribution Network [NDN]」をも形成した。この軍事物資輸送ネットワークをより広く経済的なインフラネットワーク（これをシルクロードと称した）にし、アフガニスタンの安定（そして中央アジア、南アジアの発展）をはかろうとする動きが、2009年以降目立ってくる（たとえば、Andrew Kuchins, et al, *The Northern Distribution Network and the Modern Silk Road: Planning for Afghanistan's Future*, Washington, D.C.: CSIS, December 2009）。このことは、陸路のシルクロードが、時と場合によっては、軍事 / 安全保障上の意味を持つことを示している。

クリントン構想はこのような流れの中に位置づけられるが、その構想に対する評価は必ずしも芳しいものではなかった。Joshua Kucera, "Clinton's Dubious Plan to Save Afghanistan With a 'New Silk Road'" *Atlantic*, Nov 2, 2011. いまでもアメリカのシルクロード戦略は続いている（直近では、Richard Hoagland, Principal Deputy Assistant Secretary, Bureau of South and Central Asian Affairs, "Central Asia: What's Next?" Remarks, Georgetown University, Washington, DC, March 30, 2015）。アメリカのアフガニスタンからの撤退、中国の台頭によって、客観的に見れば、アメリカの中央アジアにおけるウェイトは、大いに低下していると考えられる（たとえば、Alexander Cooley, "Great Games, Local Rules: The New Great Power Contest in Central Asia," *Foreign Affairs*, September/October 2012）。

13. このクリントンの新シルクロードの実務担当者の回想記録として、Marc Grossman, "Seven Cities and Two Years: The Diplomatic Campaign in Afghanistan and Pakistan," *Yale Journal of International Affairs*, Summer 2013, 65-75.

14. Simon Denyer, "China bypasses American 'New Silk Road' with two of its own," *Washington Post*, October 14, 2013. "China inherits Hillary Clinton's New Silk Road," *Indian Punchline*, 2013/09/08.

15. Remarks by the President in State of the Union Address, January 20, 2015.

競争できるようなルールを形成しない限り、中国は、中国の労働者、中国のビジネスを有利にするルールを作り上げることであろう」¹⁶と述べる。

アメリカのアジアピボットやTPPが中国の「一帯一路」やAIIBを引き起こし、またそれが、アメリカのTPPを促進する、という相互作用のメカニズムが見られるのである。

2. 中国の「一帯一路」の生成過程

1) 中国の「意図せざる帝国」？：陸のシルクロード

中国の「一帯一路」の形成過程を簡単に見てみよう。まず、(陸の)「一帯」であるが、つとに1994年李鵬首相が、そして1996年には江沢民国家主席が、対中央アジア協力の原理の一つとして、シルクロードの建設を唱えていた。しかし、現在に繋がるのは、西部大開発であろう。すなわち、中国の経済発展は東部の太平洋沿岸地帯で起き、それはきわめて急速なもので、中国の台頭の基本をなすものであった。しかし、このような中国の発展は西部を取り残すものであり、全体としては国内格差を拡大させることになった。中国政府は、2000年、西部大開発を重要施策の一つとするに至る(2010年には、10年の延長を決める)。そして、西部の辺境の開発は、当然に中央アジアとの連結性を重要視する。また、最西部の新疆は、少数民族の活動により、政治的に不安定なものであった。いまや核心的利益の一つと称されている新疆の安定的な保持は、(国内的)安全保障に必須のものであった。このようなことを背景にし、また東進をつ

づけ海洋に進出し、アメリカ等と衝突するに至ったが、それを回避し、西部を開発し、西に進出する西進論が王緝思によって唱えられたのは2012年であった¹⁷。すなわち、彼は、東アジアや南シナ海を捨てるわけではないが、西部により重点を移し、そこでのアメリカとの協力をも視野に入れた政策の再編成(中国版再均衡)を行おうとするものであった(これは、中国海軍首脳から大きな反発を受けたという)。これを見て、それを(アメリカのアジアピボットとの対比で)中国の西へのピボットと呼ぶ人もいた¹⁸。ただ、西進論は、東アジアの海域において、紛争がおき、中国への物資の供給が滞った場合(たとえば、海上封鎖)、西のルートを使うようにしておくという一つの(長期的な)ヘッジング戦略であるとも解釈できよう¹⁹。

このようななかで、中国の経済力の発展に伴い、中国の中央アジアへの経済的な影響力は、格段に増大していった²⁰。それは、天然ガス等のエネルギー源を供給するためのパイプラインや鉄道の敷設に典型的に表れた²¹。中央アジアは、かつてソ連の一部であり、冷戦が崩壊するまでは、「閉じ込められた世界」であり、またすこし言い過ぎかもしれないが、そのすべての道はソ連(モスクワ)に通ずるものであった。しかし、中国の経済的影響力の増大は、そのような構造を大きく変換し、すべてのインフラを中国へ向かわせるようになってきた。とくに、2008年のリーマンショックは、一つの分岐点であった。2009年には、中国の対中央アジアの貿易は、ロシアを抜く。また、2008年10月、中国は、中央アジアのインフラ投資を行う上海協力機構(SCO)

16. Bloomberg, "Obama warns TPP failure would let China write trade rules," April 18, 2015.

17. Yun Sun, "March West: China's Response to the U.S. Rebalancing," Brookings UP FRONT, January 31, 2013.

18. Ankit Panda, "China's Pivot West: China has begun 'Marching Westwards' in Asia," *Diplomat*, October 29, 2013. Alexandros Petersen, "China Is Pivoting to Central Asia? But Is Washington Paying Attention?" *Atlantic*, October 28, 2013. ただ、これらの論調は、習近平が、2013年9月、カザフスタンでの講演「シルクロード経済帯」を提唱したのを受けての論調であり、翌10月に、インドネシアの国会で、「21世紀海上シルクロード」を提唱したことを反映しているとは思えない。他方で、中央アジアに関心を持っている研究者は、「一帯一路」の陸の帯に着目し、中国が西を向き始めたことを強調するようである。たとえば、S. Frederick Starr, "Looking West: China and Central Asia," (US-China Economic and Security Review Commission), Hearing of 18 March 2015. Starrは、クリントン国務長官の新シルクロード構想の知恵袋の一人であったと言う。

19. 2010年、中国が、中央アジア、ヨーロッパ、中東に向けて高速鉄道網の建設をはかっているとき、*Newsweek*は、それを新しいシルクロードと呼び、その目的を「この新しいシルクロードは、ホルムズ海峡(アメリカの第5艦隊の下にある)とマラッカ海峡(第7艦隊)を通る伝統的な通商路への中国の依存を低下させるまったく新しいインフラリンクの世界を作ることであり」と述べている('The New Silk Road,' *Newsweek*, May 10, 2010)。

20. ここでは、主として中央アジアを考えるが、中国(商人)とアラブ(商人)の密なる関係の展開に着目し陸路のシルクロードの復活を考える論者も存在する(Ben Simpfendorfer, *The New Silk Road: How a rising Arab world is turning away from the West and rediscovering China* (Revised and Updated), New York: Palgrave, 2011(初版、2009年))。

21. 中国の中央アジアにおける鉄道、パイプライン等の敷設については、とりあえず、塩原俊彦「ロシアからみた中国の「新シルクロード構想」― 中ロ協力の行方」『東亜』no. 573, 2015.3, pp.20-28.

の「反経済危機のファンド」を創設することを提案するが、ロシアの反対にあった。しかし翌年、重ねて100億ドルのファンドを提案する。ロシアが再び反対したので、2010年中国は、自前で100億ドルを中央アジア諸国に投ずることになる。100億ドルは、世銀や、ADBなどの融資を合わせたよりも大きなものであった²²。2010年代になると、中央アジアにおける中国の存在を「意図せざる帝国 China's inadvertent empire」と呼ぶ論者さえ現れるようになる²³。すなわち、中国は、エネルギー資源を求めて、必要に駆られて、中央アジアにはからずともインフラの網を作っていく、それが中国を中心とする「帝国」とも見られる形態を作り出したということである。そしてそこでは、SCOを中心に多様な活動が行われている。それは、地政学的に言えば、ユーラシアのハートランドであり、アメリカは、マハンよりもマッキンダーの提唱した政策を参考にしなければならないであろうとの議論さえ見られた（後述）。中国の（陸の）「一帯」は、このような現実を背景にしていたが、「一帯一路」政策は、もしかしたら、中国の中央アジアにおける存在を *inadvertent*（意図せざるもの）ものから、*advertent*（意図的な）な体系作りに転化させるものかもしれない²⁴。

また、後でも述べることになるが、海のシルクロードには既存のシステムが存在している。そして、世界全体の物流としては、海を通してのものが90%を占めるという。これに対して、陸のシルクロードは、現在、ASEANなどアジアにおいて、陸路の連結性（connectivity）が一つのキー概念となっているとはいえ、全体としては今現在構築中のもの（あるいは、現在は存在しないもの）であり、中国が提唱している「一帯」は、全体としてすでにあるシステムと並行するというものでもなく、現存するシステムと意図的に対抗するものとはいえない（もちろん、個々にみれば、中央アジア等

には、すでに中国以外に、様々なインフラや投資が行われており、競争関係も存在する）。さらに、中国の陸路のシルクロードづくりは、中央アジアの安定、反テロなどを含んでおり、アメリカなどの国々と共通の利益となる可能性をもつ。

とはいえ、陸路のシルクロードの形成は、地域によっては、政治的な困難さを伴うものであろう。たとえば、中国の陸のシルクロードとロシアのユーラシア同盟の建設の試みとは、ときに対抗するものとなろう。また、中国からパキスタンへの回廊（カシュガルからパキスタンの陸路を通してグワダール港に至る回廊——後述）は、それが（インドとパキスタンの紛争地である）カシミールを通ることによって、インドの猜疑心をかもし出しているという。

もちろん、中露を含め、協力の可能性も存在する。たとえば、2015年5月、モスクワで、プーチン、習の首脳会談が行われ、ユーラシア同盟と「一帯一路」は、共通の空間を構成し、相互の協力を進める旨共同声明で述べられた。そして、ロシアは、400億ドルのシルクロード基金から資金を得ることになった²⁵。もしかすると、中央アジアにおける中露関係の大きな転換点であるかもしれない。今後の動向から目を離すことはできない。

2) 「真珠の首飾り」から「海のシルクロード」へ

（海の）「一路」に関しての議論は、2005年、アメリカのシンクタンク、Booz, Allen and Hamiltonがラムズフェルド長官の国防省に提出した報告書に述べられている「真珠の首飾り String of Pearls」と呼ばれるものが最初のものであろうか（ただし同じような議論は、すでに1990年代に米国防総省内でなされていたという）²⁶。真珠の首飾りとは、中国が中東から南シナ海にかけて作り上げたネットワークであり、それは、港湾施設、寄港地の網であり、当時話題になった、パキス

22. Alexander Cooley, *Great Games, Local Rules*, Oxford: Oxford University Press, 2012, pp.89-90.

23. Raffaello Pantucci and Alexandros Petersen, "China's Inadvertent Empire," *National Interest Online*, October 24, 2012. 中国の（ユーラシアにおける）インフラ網を「帝国」と呼ぶことは必ずしも新しいものではない。たとえば、前記、Newsweek（「The New Silk Road」, May 10, 2010）によれば、「この中国の新しい帝国は、領土（turf）を占有しようとするものではなく、アメリカ、ロシア、さらにはインドという強力なライバルによって簡単には切断されないような信頼性のある輸送ネットワークを模索するものである」ということになる。

24. ただし、中央アジアが中国一色になることはないであろう。そこでは、中国、ロシア、さらには、中央アジアの個々の国の間に、一定の均衡が保たれる可能性が高いと考えられる。

25. Alexander Gabuev, "Eurasian Silk Road Union: Toward a Russia-China Consensus?" *Diplomat*, June 5, 2015.

26. さしあたり, "China builds up strategic sea lanes," *Washington Times*, January 17, 2005.

タンのグワダール (Gwadar) の港の建設を含むものであった²⁷。グワダールは、現在の中国の計画では、すでに触れたように、中国からパキスタンを南下して、グワダールに至る回廊を考えており、また、中国、バングラディッシュ、ミャンマーに至る回路をあわせて考えれば²⁸、それらは、陸路のシルクロードと海のシルクロードを結びつけるものとなる。

真珠の首飾りは、ホルムズ海峡、アラビア海、マラッカ海峡、南シナ海ににらみを利かすものと捉えられる。このような動きは急であり、これに対して、すでに2005年当時アメリカは、警戒感を露わにしていた。インドは、インド洋に自国領のアンドマン・ニコバル諸島などをはじめとして同じような試みを展開し、それは、ダイヤモンドのネックレス (necklace of diamonds) と呼ばれた²⁹。このような認識が、最終的には、先に述べた、2011年のクリントン国務長官の「インド・太平洋」論につながっていくことになる。そして、真珠の首飾りとその拡張としての海のシルクロード、そしてインド・太平洋との関連は、現在でも、アメリカやインドにおいて、インド・太平洋のバランス・オブ・パワーの変化の文脈で語られている³⁰。

このような動きに対しての中国の反応は、「真珠の首飾り」は、他の国が使った用語であり、中国が言っているものではない、また、中国は海外に基地を持ったこともないし持つつもりもないというものであった³¹。ただし、胡錦濤がマラッカディレンマ (80%以上のエネルギー源がマラッカ海峡を通る) を再三指摘した (2004

年) ことをみても、中国のインド・太平洋への関心は極めて大きいと考えられる³²。中国が2013年、海のシルクロードを提起したとき、アメリカ等においては、「海のシルクロード」は、まさに「真珠の首飾り」であり³³、また、「真珠の首飾り」は、他者が名づけたものであるのに対して、「海のシルクロード」は、中国自身が名づけた自前の名前であるとの指摘が見られた。インド太平洋なり真珠の首飾りは、戦略次元の視点が強いものであり、かつ強い対中警戒感を持ち、ときに中国と対抗する意図をも持つものであった。したがって、中国はこれらの概念に否定的であった。海のシルクロードは、これに対して、インフラ建設という非軍事的な次元を真正面に据え、それに対抗しようとするものであった。真珠の首飾りの正当化である。

ただし、今では、中国は、世界第一の貿易国であり、海運国家である。上海はじめいくつかの中国の海港は、世界最大のコンテナの中継地である。このようなことから、中国が通商の経路として海のシルクロードの安定と充実を図ろうとすることはある意味で当然のことであると考えられる。そして、中国の海洋における活動は、主として商業的なものである。そして、中国の最大の貿易相手であるヨーロッパに関心を寄せ、経済活動を活発化させているアフリカをもこの通商網に入れていくことも自然の成り行きであろう。中国の海軍の活動は、南シナ海、東シナ海を除けば、いまだ温和なものであり、海賊対処、自国民保護・救出などの活動が目立つのである³⁴。もちろん、このような傾向が将来も続くかどうか今のと

27. 中国は、アジア、ヨーロッパ、アフリカなどさまざまな場所で港湾建設に参加しているが、港湾建設はそれにとどまらず、陸路で当該の港湾に繋げる鉄道網などの建設を伴うものであり、海路と陸路を結びつけるものであることが多い。たとえば、中国は、ギリシアのピラエウス (Piraeus) 港をヨーロッパにおける海路のハブとし、陸路と結び付けようとしており、鉄道網の建設を鋭意行っている (Frans-Paul van der Putten and Minke Meijnders, "China, Europe and the Maritime Silk Road," *Clingendael report*, Netherlands Institute of International Relations, March 2015.)。ちなみに、van der Putten たちは、中国が行っている海洋のインフラの代表的なプロジェクトのリストを示しているが、それはきわめて多数に上る。数え方にもよるが、アフリカ (20)、ヨーロッパ (18)、ラ米 (15)、中東 (8)、アジア (19)、北米 (1)。

28. たとえば、タンミンウー (秋元由紀訳) 『ビルマ・ハイウェイ』白水社、2013年。

29. たとえば、C. Raja Mohan, Samudra Manthan: *Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific*, Washington, D.C.: Carnegie Endowment, 2012. David Brewster, "India's own string of pearls: Sri Lanka, Mauritius, Seychelles and Maldives," *The Interpreter*, March 13, 2014.

30. たとえば、David Brewster, "The Changing Balance of Power in the Indian Ocean: Prospects for a Significant Chinese Naval Presence," in David Michel and Ricky Passarelli, eds., *Sea Change: Evolving Maritime Geopolitics in the Indo-Pacific Region*, Stimson Center, December 2014, 71-79.

31. たとえば、Zhou Bo, "The String of Pearls and the Maritime Silk Road," *China-US Focus*, Feb 11, 2014. この点、現在中国は、ジブチをはじめ、多くの港を寄港地として使用している。そして、中国の言い方は、「基地ではなく場所」であると言うことである。これは、アメリカが基地ではなく、アクセスを求めている、と言うことと同じである。ただ、中国が将来海外での基地をもつかどうか、不確実である。次を参照。Brewster, op. cit. さらに、2015年、ジブチに関しては、中国が基地を設けると言う情報があり、そのことについての (「一帯一路」との関連を含めての) 評価については、たとえば、Kevin Wang, "No Need to Sweat a Chinese Military Base in Djibouti," *Diplomat*, May 16, 2015.

32. Ian Storey, "China's Malacca Dilemma," *James Town Foundation China Brief*, 6:8, 12 April 2006.

33. Brahma Chellaney, "China reinvents 'string of pearls' as Maritime Silk Road," *Nikken Asian Review*, April 29, 2015.

34. 海のシルクロードの実態についての考察は、たとえば、Frans-Pau van der Putten and Minke Meijnders, op. cit.

ころ誰もわからない³⁵。

「真珠の首飾り」にせよ「海のシルクロード」にせよ、それは、2つの側面を持っている。1つは、インド・太平洋の通商路の安定という国際公共財という側面であり（中国のなかにはこのような議論をするものが存在するようになった³⁶）、いま1つは、チョークポイントの確保を含み、広大な領域をコントロールしようとする戦略的な側面である³⁷。前者に関しては、協力的な側面が強く、たとえば、アメリカのマレン提督が2006年に提起した、中国の艦隊を含む1000隻の艦船をもって海洋の安定を図るという構想³⁸はその一例と言えよう。問題は、後者であり、中国が、アメリカ（など）の干渉を受けずに済むインド・太平洋の航路を打ちたてようとしているのであれば、アメリカの維持する航路と中国の打ちたてようとする航路は、「並行的（parallel）なシステム」となると考えられる。さらに、中国が、インド・太平洋において、自己の（アメリカと衝突する）利益を達成しようすると、この2つのシステムは競合することになる。たとえば、現在中国は、南シナ海においてフィリピンやベトナムという領有権を争う島嶼、岩礁などの埋め立てを行い、南シナ海の海域を軍事的にもコントロールしようとしている。そうすると、海路のシルクロードをめぐる、アメリカと中国の2つのシステムは、

競争的、さらには対抗的なものになる可能性も高い³⁹。

3. 地政学的側面：マハンとマッキンダー

1) 地政学の復活？

「一帯一路」の地図を見て、われわれが想起することのひとつは（実際にあっているかどうかは別として）、地政学であろう。地政学とは、一般的に言えば、場所とか距離とかという物理的な地理が安全保障とか経済に影響を与えることを認識し、さらにそれを国益に結びつけ、国益を達成するための戦略、政策を考えるという思考、また実際の戦略や政策を考えることを指す⁴⁰。

近年、「地政学の復活」とか「地政学の復讐」などという言葉が見られるようになった。これは、冷戦という厳しい対立（それは、多分に地政学的な要素を含むものであった——たとえば、地理的にソ連周縁を囲い込む対ソ封じ込め網）が終わり、大国間の対抗的な競争が背後に退き、また経済でもグローバル化が進み、「地理の終焉」⁴¹が言われ、それが地政学の終焉と捉えられたからであろう。しかし、2000年代、それも後半になると、領土とか地理（特にエネルギー）が国際政治の主要な要素の一つとして、再顕在化してくる。国際政治の再領域化とか再ウェストファリア化といわれるものが、その例

35. たとえば、James Holms, “China Could Still Build ‘String of Pearls’: Just because China hasn’t built bases in the Indian Ocean yet, doesn’t mean it won’t in the future,” *The Diplomat*, November 08, 2014.

36. たとえば、王毅外相は、「「一帯一路」のイニシアティブは、中国が世界に供給する公共財となろう」と述べている（“Toward a New Type of International Relations of Win-Win Cooperation,” Speech by Foreign Minister Wang Yi at Luncheon of the China Development Forum, Beijing, 23 March 2015）。

37. 一般に海の使用、またそれにともなう海軍の役割に関しては、K. ブースの三角形が知られている。彼によれば、海の使用（利用）は、①財と人の通過、②外交的、あるいは武力行使のための軍隊の通過、③海あるいは海底の資源の獲得、である〔これは、陸路も同じであろう〕。また、海軍の機能の三角形は、①軍事的な役割、②外交的な役割、③警察的な役割である（Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, London: Croom Helm, 1977, とくに chapter 1）。このような観点から、海のシルクロードについての政策をより体系的、具体的に考えていく必要があろう。

38. Mike Mullen, “Commentary: We Can’t Do It Alone,” *Honolulu Advertiser*, 29 October, 2006. あるいは、Mohan (op. cit.) もインド太平洋での競争的側面を述べるとともに、協調的側面（彼の言葉によれば、インド太平洋での協調的安全保障 cooperative security）の可能性を論じている。

39. 米中以外の国の海路網と齟齬を来すこともあろう。たとえば、中国の海のシルクロードに対して、インドは、千年以上前のモンスーンを介した50の国にかかわるインドを中心とする海路網を対置させ、Project Mausamを展開しようとした。しかしこれは、文化遺産的なものであり、中印の対立とはならなかったようである（Akhilesh Pillalamarri, “Project Mausam: India’s Answer to China’s ‘Maritime Silk Road’: India is using its history, culture and geography to compete with China’s ‘Maritime Silk Road,’” *The Diplomat*, September 18, 2014. Chang Ching and Staff Reporter, “India’s Project Mausam not intended to counter China,” *wantchinatimes.com*, 2015-03-18.

40. もちろん、中国の言い方をすれば、「一帯一路」を地政学的な観点から見るということは、「冷戦思考」であり、否定されるべきものではあるが。たとえば、Xinhuanet, “China’s silk road proposals not Marshall Plan,” January 29, 2015. 王毅外相は、「これらのイニシアティブ〔一帯一路〕は、地政学の道具ではなく、過去のものとなった冷戦思考（メンタリティ）と一緒にするべきではない」と述べている（Chinadaily.com.cn, “China’s 2015 diplomacy focuses on ‘Belt and Road’,” 2015-03-08）。中国が「冷戦思考」というとき、それは単に地政学だけではなく、同盟、さらには一般に影響力関係、権力関係をすべて含んでいるように見える。

41. たとえば、Richard O’Brien, *Global Financial Integration: The End of Geography*, Washington, D.C.: Council on Foreign Relations, 1992. 近年のものでは、Daniel Bethlehem, “The End of Geography: The Changing Nature of the International System and the Challenge to International Law,” *European Journal of International Law*, 25:1, 2014, 9-24.

である⁴²。これは、より根源的なことを言えば、世界をフラットにするといわれたグローバリゼーションが⁴³、中国やインドなど国家主権を高く掲げる国々の急成長を促し、力の地理的な分布を大いに変え、またエネルギー資源の需要を大いに高め、地理的なエネルギー賦存量分布が国際政治に大きな影響を与えるようになったことに由来しよう。そのことは、インフラのネットワークという観点からは、一方で、海において、インド・太平洋の安定の問題をひきおこし、カプランのいう「地政学の復讐」という言い方がなされる理由となり⁴⁴、他方では、陸において、ユーラシア大陸におけるエネルギーのインフラ整備とそれを通しての経済統合を徐々に高め、ケント・カルダーのいう新大陸主義⁴⁵ともいえる様相を示す。

2) 海の地政学

地政学といえば、すぐに思い浮かべるのは、海を重視するマハンと陸(ユーラシア)を中心とするマッキンダーであろう。この点は、すでに触れたところであるが、さらに若干の考察を行っておこう。マハンのナラティブの一つは次のようなものである。アメリカは、まず北米(大陸)を支配し、アメリカの周辺であるカリブ海をコントロールし、さらに19世紀末から、海上に雄飛し、海上権力を確たるものとし、貿易路を安定させ、一つの海洋秩序を作り、その安定・維持を図ってきた⁴⁶。すなわち、アメリカは、大西洋をはさんでヨーロッパ、太平洋をはさんでアジアというユーラシア大陸の両翼と接することになり、そこで経済(自由なアクセス、自由貿易)と自己の安全を図るようになった。アメリカのユーラシア大陸に対する戦略は、海洋国家として基本的には大陸に深入りせず、大陸の周縁(リムランド)から発す

る脅威をコントロールしようとするものであった。それは、ユーラシアの大陸国家ならびに周縁の国が一致してアメリカに脅威を与えないように、「遠くからのバランス」をとる、また、大陸にある大国が強力になったときには、他の大国や大陸周縁の国々と連合してそれに対抗しようとするものであった。また、このような地政学的な考えの背後には、海洋国家は経済的に自由で、また政治的にも民主主義的な体制をとり、アメリカの理念とも合致するという前提があった。

中国の海洋進出をアメリカのとった経路になぞらえるならば、中国は、南シナ海、東シナ海(アメリカのカリブ海のようなもの)を制し、次いで、外洋に進出し、海上権力を握ろうとする戦略をとる、というイメージが浮かぼう。

3) 陸の地政学

これに対して、ユーラシアの陸上大国は、陸上で相互に接し、競争し資源をそこに集中しなければならず(陸上における勢力均衡)、海外に大規模に展開する余力は限られていた。また、その政治体制、経済体制は、えてして権威主義的なものであった(これは、かつてのナチスドイツ、ソ連だけではなく、今でも中、露、そして中央アジア諸国のすべてが権威主義的な体制をとっていることにも現れよう⁴⁷)。ユーラシア大陸から海外に大規模に展開したのは、オランダとかイギリス、あるいは日本という大陸の周縁にある国々であった。しかし、大陸国家の中から勢力均衡を超えて大陸で勢力を拡大し、それを確たるものとし、ときに広く世界に影響力を振るう、あるいはそれを目指す国が出てくる。マッキンダーは、ユーラシア大陸の中心(ハートランド)を制した国は、

42. たとえば、David Crikemans, "Exploring the Relationship between Geopolitics, Foreign Policy, and Diplomacy," *International Studies Review*, 13, 2011, 713-16. Andrew Hurrell, "Brazil: What Kind of Rising States in What kind of Institutional Order?" in Alan S. Alexandroff and Andrew Cooper, eds., *Rising States, Rising Institutions: Challenges for Global Governance*, Baltimore: Brookings Institution Press, 2010, chapter 6.

43. Thomas Friedman, *The World is Flat*, New York: Farrar Straus & Giroux, 2005.

44. Robert Kaplan, *The Revenge of Geography*, New York: Random House, 2013.

45. Kent Calder, *The New Continentalism: Energy and 21st Century Eurasian Geopolitics*, New Haven: Yale University Press, 2013.

46. たとえば、Robert Kaplan, "Beijing's Caribbean Logic," *National Interest*, March 25, 2014.

47. 陸のシルクロードの「対象地域は、「核心地域」、「拡大地域」、「放射地域」の三つに分かれ、中国から距離が近いところから遠い所へ、建設が容易なものから難しいものへと段階的に進むという」(渡辺奈乃「中国のシルクロード経済圏構想の実態と背景」『東亜』no.573, 2015.3, p.31)。「核心地域」は、中国、ロシア、カザフスタン、タジキスタン、キルギス、ウズベキスタン、ベラルーシであるという。これらすべての国は、かなり強度の権威主義体制である(Cooley, op. cit. 2012, pp. 97-98. また、Steven Levitsky and Lucan Way, *Competitive Authoritarianism*, Cambridge: Cambridge University Press, 2010)。このように見ると、陸のシルクロードは、「権威主義のシルクロード」といっても過言で無いようである。また、海のシルクロードについても、パキスタンやミャンマーなどその軸となる国は、権威主義的な政治体制をとっている。

世界全体を制する可能性があるゆえに、海洋国家イギリスは、それに対抗する海軍力を強化することが必要であると論じた。近年、中央アジアをマッキンダーのいうハートランドと捉え、中央アジアをめぐる、大国（ロシア、中国、アメリカ）が競争しているという議論が見られるようになった。そして、「マッキンダーの再出現」ともいわれることもある⁴⁸。

ドイツのハウスホーファーは、議論の1つの柱として、大陸にある国は、（たとえば、海からの物資の輸送が遮断された場合などを想定して）大陸において自給自足を図る生存圏を造らなければならないという理論を提示した。ナチスの生存圏論である。中国がエネルギーなどの自前の供給を求める戦略を展開していることはそれに似た面が無いとはいえない。ただ、現在の世界においては、物理的にある領域を支配することによって自給自足の生存圏を作ることは不可能であろう。自前の供給は、おそらくそれが可能であるとしたら、世界に張り巡らせたネットワークを作ることであろう。また、それは、基本的には、世界全体の市場メカニズムを通したものにならざるをえないであろう⁴⁹。

4) 陸から海へ——中国の軌跡

このような観点から中国を見るとどのようなになるだろうか。中国は、基本的には、大陸国家である。明の時代の鄭和の大航海はあるが、それは海上において広域的な、長期にわたるシステムを作るものではなかった。また元の時代、モンゴル帝国（複数）は拡大し、西にはヨーロッパに迫り、またインドにも南下した。しかし、中国は、主として、画然としたものではないとしても、一定の陸上の版図の中で活動してきた。しかし、19世紀、イギリスやフランスなどに南から、東から、またロシアには北から（ロシアは、17世紀にさかのぼる）、次々に主権、領土を部分的にはあれおかされた（いわゆる民族的な屈辱である）。また国内の政治体制も弱まり、20世紀に入り、辛亥革命のあと国内はおおいに乱れ、四分五裂し

た。1949年中華人民共和国が成立し、台湾を除いて、大陸ではまがりなりにも国家統一と1つの政治体制が作られた。

i) 中ソ同盟から対立へ

以後中国の目標は、対外的には国家（統一）の維持と、対内的には、共産党指導による政治体制の維持であった。共産中国は、50年ソ連と同盟を結ぶ。地政学的に言えば、これはまさにユーラシアにおいて巨大な勢力が形成されたことを意味し、海洋国家アメリカは大きな脅威を感じたのである。しかし、はやくも50年代半ば過ぎから、同盟にはひびが入り、60年代には厳しい対立に陥る。この2つのユーラシア大国は、軍事的に激しく対抗し、60年代末、69年には、軍事衝突に至る。そのとき、ソ連は65万、中国は81万の軍を動員し対峙したという。70年代を通して、中ソの軍事的な対峙は、厳しいものであり続けた。70年代半ば、たとえば1976年を見ると、ソ連は、地上軍総兵力約183万人のうち約40万を中ソ国境付近にはりつけ、中国は陸軍総兵力300万のうちの過半（175万）を中ソ国境全体に配備していた⁵⁰。これは、中国、ソ連の他の地域に対する対外的な投射力、影響力を大いに殺ぎ、融和的な政策を展開させる一つの理由となった。ソ連は、70年代半ばヨーロッパ正面においてデタント政策を展開するが、中ソ対立はその一つの要因であったであろうし、中国は、アメリカと国交を正常化し、対ソ擬似同盟を形成する理由となった。

ii) 大陸での安定と海洋進出

しかし、80年代に入り、とくにゴルバチョフ政権が出現すると、中ソは問題解決に動く。そして、ソ連崩壊の直前、91年5月、中ソ国境協定が結ばれ、以後、いくつかの国境協定が締結され、2008年には中ロ国境はすべて画定する。中ロ（ソ）の対立が和らぎ安定することは、それ自体は望ましいことであるが、それは、戦略的に見れば、中国の北辺における脅威を大きく軽減し、南に、そして海洋に進出する余力を与えることになった。また、後でも述べるように、中国の経済発展は、エネ

48. ただし、中央アジアが本当にマッキンダーの言うような地政学的に 枢要な地位を占めるのか、そうでないのか、学問的に論争のあるところである。Nick Megoran and Sevara Sharapova, eds., *Central Asia in International Relations: Legacies of Halford Mackinder*, New York: Columbia University Press, 2013.

49. 中国の「一帯一路」のなかの一つの原理とされているものは、市場の原理に従うということであり、この点は十分に認識されているように見える (Vision and actions, op. cit.).

50. 防衛白書、1977年、第1章。

ギー需要を増大させ、中央アジアにおいても、ひろくインフラを作るインセンティブをあたえ、すでに述べたように「意図せざる帝国」とでも言うべきものを形成するに至っている。

中国は、基本的には陸軍中心の国家であった。74年に西沙をとったが、海軍は、基本的には、沿岸（近海）の防衛に当たるものと考えられていた。それ以上のことを視野に海に目を向け始めたのは、70年代の末以来80年代、改革解放を指導した鄧小平の時代であったと考えられる。そして、鄧小平の下で、中国のマハンとも呼ばれる劉華清（70年代から空母の保有を考えていたという）のもとで、長期の計画が立てられるようになった⁵¹。中国の関心は、近海（第1列島線）から遠海（第2列島線）、そして、さらに外洋に向けられるようになる。80年代には、世界で海洋法が議論され、中国の海洋への関心は高まり、92年には、領海法が制定された。中国海軍の発展は、70年代末からの急速な経済発展による経済資源の増大によって裏打ちされるものであった。2000年代に入ると、すでにのべた真珠の首飾りをインド洋に展開するのである。

iii) A2AD と更なる伸張

中国にとって、台湾の「回復」は大きな目標であつたろう。台湾に関しては、中国は、台湾で一旦事が起きた場合、それを救援に来る米軍が台湾に至ることを拒否する戦略を考えた。いわゆる今日言う A2AD（領域否定、接近拒否）である。A2AD は、政府のレベルでは、2009年にアメリカの国防省が使い出した⁵²。しかし、いまや、中国の A2AD 能力は、第2列島線を越えてい

るように見える。中国が複数の航空母艦を保持した暁には、アメリカと中国で太平洋を（ハワイの東と西で）二分しようというアイディアを言い出したのは、2007年であった⁵³。そして、今や習近平は、再三にわたり、「広大な太平洋には中米2大国を受け入れる十分な空間がある」と、アメリカの大統領や当局者に述べている⁵⁴。これは、太平洋のことで、「一帯一路」の一路（海）とは若干外れているように見えるかもしれない。しかしながら、もし太平洋においてアメリカが自由に動けなくなれば、広くインド・太平洋でも動けなくなる。2007年の「太平洋分割」論に関して、それを報道したインドの新聞は、「太平洋、インド洋地域の分割」としたのである⁵⁵。

中国の海軍の伸張は、きわめて急速である。中国国家海洋局『中国海洋発展報告』（2009年）で海洋強国という用語が登場し、それ以後広く使われるようになる。そして、中国は、2040年代にかけて、アメリカと覇を争うべく海軍の近代化を図ることを目標としているといわれる⁵⁶。陸軍主体であった中国は、海軍の増強に合わせてか、陸と海のバランスを唱えていたが、いまや大陸においては、北、西、南からの外からの脅威は小さく（あるのは国内からの脅威であろう）、海に重点をおくのは、必然的であるかもしれない。事実、2015年の中国国防白書⁵⁷は、明確に、古い陸重視から、新しい海重視を唱えている。今のままで行けば、もしかするとそれほど遠くない将来、中国は太平洋正面において、アメリカと対抗する力をつけるかもしれない。

そして、海軍の大きな伸張は、（すでに）古い国土保

51. 浅野亮「序章 なぜ海洋が重要なのか」浅野・山内編『中国の海上権力』創土社、2014年。

52. ただし、A2AD は、概念的にはかなり古くからあるものであり、言葉としても1990年代初頭にさかのぼるという(Sam Tangredi, *Anti-Access Warfare: Countering A2/AD Strategy*, Naval Institute Press, 2013)。また、アメリカの戦略家、A. クレピネビッチたちが2000年代初頭から使っている概念としても知られる。Andrew Krepinevich, Barry Watts, Robert Work, *Meeting the Anti-Access and Area-Denial Challenge*, Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2003。

53. “Division rejected,” *Washington Times*, August 17, 2007. Donna Miles, “China Requires Eye as It Expands Influence, Capability,” *DoD News*, U.S. Department of Defense, March 12, 2008。

54. ただし、習近平が実際にどのようなことを考えているのかは定かではない。直近のことを言えば、アメリカサイドから見れば、太平洋の正面で米中が拮抗するようになるのは、あるとしても遠い将来のことであり、現在では、第1列島線（日本から、台湾、フィリピンにかけての線）とその内部（中国よりの地域）をどう捉えるかということのようである。たとえば、一方で、第1列島線を強化し、中国の攻撃を積極的に抑止しようという考えから、他方では、第1列島線内に軍事的均衡を作り出し、その上で、事実上の（米中間の）緩衝地帯にして安定を保とうとする考えもある。前者は、Andrew Krepinevich Jr., “How to Deter China: The Case for Archipelagic Defense,” *Foreign Affairs*, March/April 2015, 後者は、Michael Swaine, “The Real Challenge in the Pacific: A Response to ‘How to Deter China’” *Foreign Affairs*, April 20, 2015。

55. Manu Pubby, “China proposed division of Pacific, Indian Ocean regions, we declined: US Admiral,” May 15, 2009, *Indian Express com* (Journalism of Courage Archive)。

56. たとえば、海洋政策研究財団編『中国の海洋進出』成山堂書店、平成25年、第4章。

57. The State Council Information Office of the People’s Republic of China, *China’s Military Strategy*, May 2015, Beijing

全の人民解放軍とは質的に異なるものとなっている。それは、繰り返し言えば、80年代からの経済の高度成長によって支えられてきた。またあえていえば、陸上における国際関係の安定があったと考えられる。したがって、今後、中国海軍がどこまで伸張するかは、中国の経済成長とロシア等の陸の国境を接する国々との関係の安定如何によると考えられる。

4. 経済大国としてのシステム作り ——中国版マーシャル・プラン？

1) 経済的諸要因

「一帯一路」に、経済的な側面が大きいことは明らかである。一つは、すでに繰り返し述べてきたように、エネルギー資源の安定的確保、貿易の通路の維持・拡大、市場へのアクセス等である。エネルギー資源の安定的確保は、海陸両方において、「一帯一路」のプライム・ムーバー（主要動機）であったことは疑いの無い事実であろう。

二つには、中国が、海外への投資、また市場開拓を目標とする戦略をとっていることも、その背景にある。さらに、中国の経済が鉄鋼などの重工業を中心として、過剰設備を抱えることから、海外のインフラなどは、余剰な生産力のはけ口と考えられる。

三つには、AIIB（いまでは、当初資本1000億ドル、中国はその30%を拠出するという、また中国の投票権は、25%をこえ、重要問題についての拒否権を持つという）、シルクロード基金（陸に400億ドル、海に250億ドル）など中国は巨額な資本を提供している⁵⁸。これは、中国の経済発展が、巨額の貿易黒字を出し、また対内投資を上回る対外投資をするという段階に達していることを示すものである⁵⁹。中国の外貨準備高は、4兆ドルに近く（もちろん、それが中国政府の思い通りに使えるということではない）、その対外的な資本輸出力には、端倪すべからざるものがある。そして、AIIBやシルクロード基金などは、その対外資本輸出のルートで

あり、「一帯一路」は、その対象なのである。もちろん、アジアにおいては、その高い経済成長に由来して、インフラ整備の需要が今後10年8兆ドルと予測されるとい、い、「一帯一路」は、その受け皿となるのである。

2) 国際経済システムにおけるルールづくり

「一帯一路」は、それを財政的に支えるAIIBやシルクロード基金とあいまって、中国が国際的なルール・メイキングへの影響力の拡大をもたらすことになるだろう。たとえば、安全保障分野であるが、中国が南シナ海や東シナ海で見せている行動は、既存の国際法やルールと抵触することが多く、もし中国の影響力が強くなり、中国の言うことが陰に陽に既成事実となれば、それは一つのルール・メイキングの一端と考えられる。また、現在AIIBでは、制度のガバナンス、さまざまな融資基準が検討されているという。そこでは、世銀、ADBという既存のルールと異なるルールが形成されていくかもしれない。また、「一帯一路」を通して、人民元がウェイトを増し、また国際化が進めば、IMF体制のなかでの中国のポジションは大きく向上しよう。中国は、西側（アメリカ）が作り出した秩序（ルールの束）を不公正なものと繰り返し論じてきた。「一帯一路」とそれにかかわる装置（財政的な国際制度）は、既存の秩序への挑戦とまでは言わなくとも、その修正を図ろうとする一つの戦略的意図を背景にしているかもしれないし、あるいは、そのような結果をもたらす可能性のあるものである。

3) 中国版マーシャル・プラン？

AIIBやシルクロード基金などが「一帯一路」と密接な関係があるとすれば、「一帯一路」、AIIBなどは、あわせて、「中国のマーシャル・プラン」と呼んで然り、とする考えが出てきて不思議ではない⁶⁰。マーシャル・プランは、周知のように、1947年、アメリカがヨーロッパ経済復興のために大規模な援助を行ったものである。当時の金額で、約120億ドル、今の金額でいえば、

58. これに加えて、BRICS 銀行 (New Development Bank) に41億ドル。中国は、2025年までに、世界全体で1兆250ドルを投資することを公約していると言う。David Shambaugh, "China's Soft-Power Push," *Foreign Affairs*, July/August 2015, p.100.

59. 2015年、対外投資は対内投資を上まわると言う。

60. この点多くの論説がある。たとえば、Shannon Tiezzi, "The New Silk Road: China's Marshall Plan?" *Diplomat*, November 6, 2014. "China's 'Marshall Plan': Xi Jinping bids to take leadership away from the U.S." *Wall Street Journal*, November 11, 2014. Peter Cai, "China's ambitious new Marshall Plan for Asia," *Business Spectator*, March 31, 2015.

1200 億ドルであるという(47 年から 51 年まで)。ただ、その 90%は無償の供与であった。マーシャル・プランは、戦後ヨーロッパの復興を図るとともに、ヨーロッパに自由で、安定した経済システムを構築し、ヨーロッパにドルを供給しつつ、アメリカの余剰生産力の輸出相手国として、安定したものにすることが大きな目的であった。それよりもなによりも、マーシャル・プランは、当初は共産圏諸国を含んでいたが、ようやく明らかになってきた冷戦の中で、ヨーロッパに共産主義が入り込むのを防ぎ、ソ連と対抗することを目的とするものであった。

中国自身において、中国版マーシャル・プランが許善達(Xu Shanda)によって提起されたのは、2009 年であったという⁶¹。当時、リーマンショックのあとであり、中国は輸出の停滞と、過剰生産能力に悩んでいた。これを解決するために、(当時の) 2 兆ドルにのぼる巨大な外貨準備から 5000 億ドルをアジア、アフリカ、南アメリカへ融資するための基金を創設するという案であった⁶²。また、このような中国版マーシャル・プランは、巨大な外貨準備をいかに効率的に使うかという観点からも支持された⁶³。若干時間は飛ぶが、このような側面は、現在の「一帯一路」にも見られよう。すなわち、現在、中国の経済成長は以前より低下し、中国政府は「新常态」への移行を試みている。そのなかでは、国内の余剰生産能力をいかに処理するか、また海外での需要をいかに喚起していくかが大きな問題であり、「一帯一路」はそのような問題の解決に大きな役割を果たすことが期待されていよう。

2013 年、「一帯一路」が提言され、AIIB、シルクロード基金、BRICS 銀行 / 基金が動き出すと、中国版マーシャル・プランというシンボルは、(まずプラスの意味で) 広く使われるようになる。しかしながら、2014 年、「一帯一路」や AIIB、シルクロード基金の位置づけと評価をめぐって、アメリカなどの外国から、それはアメリカからリーダーシップを奪う試みであるとか、アメリ

カと中国のどちらを選ぶかを他の国に求めるものであるとか、中国の影響力を増大させようとか、という評価や批判が出た⁶⁴。

そうすると、「一帯一路」の提案は、マーシャル・プランではない、という論調が中国の内から出てくる。アメリカのマーシャル・プランは対ソ封じ込め的手段であったのに対して、中国の「一帯一路」は、誰かに対抗するものではなく、すべての参加者を平等に取り扱うものである。アメリカのマーシャル・プランが一方的(供与)であったのに対して、「一帯一路」は、参加国がともに払い、ともに得をするというものである。「一帯一路」は、なんらの前提条件をつけるものではなく、内政に干渉するものではない。アメリカのマーシャル・プランは、数年の短期のものであったのに対して、「一帯一路」は数十年にわたるものである⁶⁵。「一帯一路」は、南—南協力の一環である、等々。中国人民政治協商会議(CPPCC)の年次総会の報道官、呂新華(Lyu Xinhua)は、中国のシルクロード・イニシアティブをマーシャル・プランと呼ぶのは不適當であると述べる。中国のシルクロード・イニシアティブは、接続性(connectivity)を改善し、地域の人々によりよい公共サービスを提供することにあるとするのである⁶⁶。そして、王毅外相は、3 月 8 日、「2 つを比べるのはリンゴとオレンジを比べるようなものであり」、「一帯一路は冷戦思考で見るべきではない」と述べる。一帯一路は、グローバル化した世界の中で、ウィン・ウィンの協力関係を促進するために計画されたものであり、「中国が一人でやるもの(ソロ)ではなく、すべての関連諸国とのシンフォニーとして奏でられるものである」と述べる⁶⁷。

4) ボトム・アップ戦略から(ソフトな)トップ・ダウン戦略へ?——中国版ブレトン・ウッズ?

以上のような経済大国中国の国際経済体制創設の動きは、どのように捉えればよいのであろうか。かつて、ア

61. "China's Marshall Plan in the Making?" *Economic Observer Online*, August 17, 2009.

62. Ibid.

63. Kevin Keqing Liu, "China's own Marshall Plan win-win for all," *Shenzhen Daily*, January 28, 2013.

64. たとえば、Jeremy Page, "China Sees Itself at Center of New Asian Order," *Wall Street Journal*, Nov. 9, 2014.

65. 議論としてよくまとまっているのは、Shen Dingli, "China's 'One Belt, One Road's Strategy Is Not Another Marshall Plan," *China&US Focus*, March 16, 2015. "China's silk road proposals not Marshall Plan," *Xinhuanet*, January 29, 2015.

66. Xinhua, "Silk Road Initiatives not China's Marshall Plan: Spokesman," March 2, 2015.

67. Chen Mengwei, "Chinese FM says 'Belt and Road' Initiatives not Marshall Plan," *chinadaily.com.cn* 2015-03-08. *Xinhuanet*, "Chronology of China's Belt and Road Initiative," 2015-03-28.

アメリカなどが国際秩序を作ろうとするとき、そのやり方は、トップ・ダウンであった。すなわち、経済的な覇権的な地位をベースとして、一つの規範やルールを前面に押し出し、それを軸に国際秩序を作ろうとした。これに対して、中国は、いままでクーリーのいうボトム・アップの戦略（戦略と言えるかどうかかわからないが）をとってきた。たとえば、リーマンショック以後をみても、中国は、短期の危機対応型の貸与、開発援助、インフラ融資などを個々に、二国間で行い、公共財を供給し、それをもとにリーダーシップを築いていった。このような公共財の供給は、かつては、西側の国や国際機関の独壇場であった。しかし、その時代は過ぎた⁶⁸。ここで、2013年以來の「一帯一路」は、体系的に一つのフレームワークを示し、また中国の積極的な国際制度構築（BRICS、AIIB等）は、中国が中心となって、構図を描き、実行していくという、国際的にトップ・ダウン型のリーダーシップを取るようになったことを意味するのであろうか。とくに、2015年3月末に発出された「一帯一路についてのヴィジョンとアクション」をみると、インフラ整備だけではなく、障害なき貿易、金融統合がうたわれている（その他の主要目標として、政策協調、人と人との交流が含まれる）⁶⁹。それらは、ブレトン・ウッズ体制における世銀、GATT、IMFに対応しているようにも見える。もちろん、いまのところ中国は、ブレトン・ウッズ体制に挑戦したり、多角的な拘束力のある国際制度を考えているわけではないであろう。中国によれば、その中身は、伝統的な覇権を求めるやり方ではなく、中国の発展を世界に均霑し、協力とウィン・ウィンの新しい平和的な発展をめざす戦略構想であるという⁷⁰。すくなくとも、ソフトなトップ・ダウン型のリーダーシップである（これは、国際的な次元であるが、習近平の国内的なトップ・ダウン的な「もちろん、ソフトとは言えない」リーダーシップの形と対応するかもしれない）。

それは、中国が韜光養晦から脱し、積極的な大国外交を展開し始めたことを象徴するのかもしれない。

5. 「一帯一路」をめぐる政治様式：分配（バラマキ）、再配分（取り合い）、ルール

「一帯一路」は、構想自体単純なものとは言えないし、またそれを生起させた要因、さらにそのインパクトは、多様であり、複雑である。ここでは、一般的な政治の様態をベースにして、「一帯一路」の複雑な様相を考察してみたい。

かつてアメリカの政治学者、Th. ロウイは、政治には3つの形態があると論じた⁷¹。1つ目は、分配の政治（distributive politics）であり、それは、十分な資源があり、それを必要に応じて分配する、という政治である。いわば、バラマキ政治であり、その限りにおいては、政治的な紛争はそれほど厳しくない。2つ目は、再配分の政治であり、これは、ある限られた価値を配分する政治であり、ある人（グループ、国、等）は得をし、他の人は損をする、という政治である。ここで、価値とは広く、領土、天然資源などの物理的なもの、影響力（影響力は、ある人が影響力を高めれば、他の人のそれは少なくなる）、国際的地位（ステータス）⁷²などのソフトなものなどがふくまれようか。この政治は、取り合いの政治であり、政治的な紛争は厳しい。

3つ目の規制（ルール）の政治とは、新しいルールを作ったり、現在あるルールを変更しようとする政治である。それは、たとえば、現在あるルールを守ろうとする国とそれを変更しようとする国の間で行われる。そして、ルールの変更は、現在ある価値の配分を変化させるため、再配分の政治の様相を示す。また、新しくルールを作る場合でも、そのルールから裨益するものとそうでないものの間で、紛争が起きよう。しかし、一旦ルールが出来

68. Cooley, *op. cit.* 2012, 173-174.

69. *Xinhuanet*, *op. cit.* Full Text: Vision and actions on jointly building Belt and Road.

70. 渡辺、前掲論文、p. 36.

71. たとえば、Lowi, Theodore J., "Distribution, regulation, redistribution: the functions of government," in Randall Ripley, ed., *Public Policies and Their Politics*, New York: Norton, 1966, 27-40. ロウイの政治の3類型は、国内政治についてのものであるが、ここでは、国際政治への応用を試みた。国際政治学との対応関係を考えると、分配の政治はリベラリズムに、再配分の政治はリアリズムに、ルールの政治は制度主義に対応すると考えられるが、それらの対応関係はおおよそのものである。

72. 国際的なステータスは、ある国のステータスが上がり他の国のステータスは下がるという意味で、ゼロサム的な面を持っている。新興国が台頭するにあたって引き起こされる国際政治の一つの形は、ステータスをめぐるものであると言われる。TV Paul, et al, *Status in World Politics*, New York: Cambridge University Press, 2014.

上がると、価値の配分はルールに従って行われるため、政治は安定する。

もちろん、これら3つの政治の様態は、ないまぜになっていることも多い。このような観点から、今まで述べてきた「一帯一路」の諸相を考察してみよう。

1) 分配（バラマキ）の政治としての「一帯一路」

「一帯一路」とそれをバックアップする国際的な財政装置を考えると、それは中国の巨大な財政力に基づいている。中国は自己の資源をさまざまな国（のインフラ構築）に配分し（外交でいえば、札東外交、インフラ外交）、一つのシステムを作り上げようとしていると考えることができる。そして、他の国々の多くはそれを歓迎し（とくに、紐をつけなかったり、条件がゆるい場合：これは、中国の「魅力」であろう）、「一帯一路」をめぐる、大きな紛争が起きない要因となっている。そして、もし「一帯一路」が出来上がり、そのインフラ網をすべての国が自由に使えるとなるとすると、それはまさに国際公共財である。国際公共財は、誰でも利用できるサービスを提供するため、一つの分配の政治といえることができる。この公共財から得られる利益は、通商網の利用からすべての国が裨益すると言うだけではなく、各国個別の利益にも及ぶ。たとえば、中国自身を考えてみても、新疆の安定（過激主義、分離主義、テロリズムの抑制）を促進し、また中央アジアの国々との政治的、経済的関係を密にし、テロや分離主義を防ぐことも可能である。また、西部の開発は、中国全体の政治的な安定にも資するものとなる。中央アジアの国々も大きな利益を受けることになる。これは、海のシルクロードにもいえることである。

さらに、中国国内の地域的な政治関係を見ても、陸路のシルクロードは、西部地域の利益を促進し、海のシルクロードは、沿岸部の利益を取り込むものであろう。「一帯一路」は、単に対外的に、その沿線にある国々に、利益を均霑するだけではなく、国内においても、さまざまな地域・アクターに利益を配分するものと考えられる（あるいは、そのように設計されたものである）⁷³。いわば、ポーカ・バレル政治であり、“something good for everyone”（あるいは、“everybody sees what they

want to see”）という特徴があろう。あるいは、西進論者と海洋進出論者の議論の両方を取り、また、陸軍と海軍のバランスをとるものであるのかも知れない。

「一帯一路」が、すべて分配の政治で終われば、問題は無いであろう。ただ、分配の政治という観点からだけ見た場合にも限界はある。たとえば、分配する資源（ここでは、たとえば、中国の財政力）が減少したり、枯渇したときには、この分配の政治は機能しなくなる。また、分配する資源が十分大きいとしても、中国の内外から、さまざまな要求が出てこよう（たとえば、ここに橋を架けよ、鉄道を敷設せよ、等々）。そうすると事業の数はクリスマス・ツリーの飾りよろしく増えていく可能性がある。もしそのようなメカニズムが働くとなると、ゆくゆくは、資源は枯渇し、分配の政治は再配分の政治に転化しよう。もちろん、中国の「一帯一路」とそれに伴う財政装置は、単にバラマキだけではなく、結果として、すでに触れたように、中国の輸出なり対外投資を増やし、他国の経済成長を促し、中国の財への需要を高めることを狙っている。もしこのメカニズムがうまく働けば、中国が配分し、分配する資源は存在し続けようし、さらに増大することもありえる。

2) 再配分（取り合い）の政治

しかし、「一帯一路」は、さまざまな面において、また、さまざまなレベルで、再配分の政治の要素を持っている。ここで、繰り返して言えば、再配分の政治とは、全体としては量が一定の価値を取り合う政治である。再配分されるべき価値（財・サービス）は、領土、天然資源などの物理的なもの、影響力、国際的な地位、戦略的なポジションなどソフトなものなど多様である。

領土とか領海（EEZ）などの領域をめぐる紛争は、再配分の政治の最たるものである。今現在であると、南シナ海、東シナ海、あるいは陸上では中印国境がそれにあたり、中国の「一帯一路」が何を含むかによるが、それは、これらの紛争に影響を与え、中国の軍事力の行使に有利な環境を作るかもしれない。

またそれと関連して、「一帯一路」は戦略的なポジションに大きな影響を与えるかもしれない。たとえば、海の

73.「一帯一路」が中国国内のさまざまな地域にプラスの影響を与えることを体系的に論じたものとして、Xinhuanet, op. cit., Full Text, VI.(China's Regions in Pursuing Opening-up).

シルクロードを考えれば、中国が広い海域において、寄港地、アクセス拠点のネットワークを構築し、それは、アメリカ（やインド）のネットワークと並存するようになるかもしれない。もちろんそうなった場合でも、それらのネットワークは、特に干渉しあうことは無く、協調的な関係を築けるかもしれない。しかし、すでに触れたように、領土やルールをめぐる対立が起きたとき、あるいは通商路に何か起きた場合、中国はより優位な位置にたつことが出来よう。そのことは、戦略的ポジションを一つのベースとする諸国家間の影響力関係を変えることになる。

また、中国が巨大な財政的資源を使い他の国々のインフラを作ろうとすれば、いくら中国のカネがゆい条件で与えられ、歓迎されるとしても、それらの国々と中国との相対的な影響力関係は中国に大いに有利になろう。インフラ網は、それ自身は国際公共財であるかもしれないが、それを作るためのコストの負担の多寡は（この点、中国の位置は、覇権的なものであろう）、各国間の影響力関係を決めてくるのである。また、後でも述べるが、インフラ網等は、使いようによっては公共財になるが、それを閉じることによって、影響力（強制力）を行使することが可能な場合がある。

中国（習近平）の基本的な戦略目標が、中国の夢、富強国家、強軍であることを考えると、「一带一路」を中国の国際的な再配分戦略の一環と考えても不思議ではない。

3) ルールの政治

「一带一路」をめぐる、あるいはそれと関連して、すでに明らかにしたように、いくつかの分野で（またいくつかの異なるレベルで）、ルールの政治が展開している。安全保障面でいえば、領土紛争などで、強制的な手段を使わないとか（紛争の平和的解決）、紛争を管理する信頼醸成のルールをつくらうとする動きである。また、航海の自由などのルールは、海洋交通路という国際公共財を囲い込むような動きを禁止しようとするものである。

経済の分野では、AIIBで、国際機関のガバナンスのあり方、また融資等のルールが検討されているという。

AIIBのなかでの力（決定力）の配分（これは、国際的地位（ステータス）にかかわるルールである：中国は主要議題の議決権で拒否権を持つといわれる）が検討されており、それはADBなどの既存の国際機関のルールと異なるものが形成される可能性がある。他方で、貿易関係のルールに関しては、TPPで新しいルールが形成されつつあり、知的財産権や国有企業の行動に関して、中国が望むルールとは異なったルールが出来上がるかもしれない。

すでに述べたように、これらのルール作りは、既存のルールを変更したり、新しいルールを作ったりすることにより、一方では、関係国間の利益配分を変え、ときに厳しい対立を生み出すものであり、他方では信頼醸成措置など国際関係の安定をもたらそうとするものである。ロウウィのルールの政治についての考え方によると、一旦ルールが出来ると、システムは安定するという。国内政治についてはその通りであろうが、現在国際関係で進行中のルール作りの多くのものは、短期に、また単純には関係諸国全体の合意に至らない可能性も高い。ルールをめぐる、長期の政治過程が展開すると考えられる。これらのルールの政治のすべてが「一带一路」と直接かわるものではないであろうが、「一带一路」を考察するときの重要な視点の1つを与えてくれる。

4) 異なるタイプの政治様式の混交

すでに触れたように、以上3つのタイプの政治は、同時に存在しよう。まず、分配の政治と再配分の政治は、かなりの程度混ざり合っている。同義反復的であるが、分配の政治が支配的であれば、国際政治は安定しており、再配分の政治が支配的になれば、鋭い対立がおきよう。前者は経済分野によく見られようし、後者は、戦略、安全保障、影響力関係の次元に見られよう。そして、この2つが現実には混在するため、ほとんどの国がディレンマに陥る。すなわち、中国からの援助や投資を得ることは歓迎するが、そのことが中国に対する依存を高め、中国の影響力を増大させる。中国との対立が大きな国は、再配分の政治の観点を強くもとうし、中国との対立が大きくなり、経済的な利益を得る国は、分配の政治という認識を持とう。

また、「一帯一路」を一つのシステムとして見た場合、それは、国際公共財を提供するというプラスの面と、中国の影響力が強まるというマイナスの面（中国にとっては、これは望ましいことであり、国家目的でもある）が存在する。もちろん、中国は、「一帯一路」とそれを裏打ちする財政装置は、分配の政治であり、国際公共財の創設を図るものだと論じよう。あるいは逆に他の国々は、「一帯一路」は、中国の戦略的なポジションを高めようとするものであり、アメリカのリーダーシップと現存の国際秩序に挑戦しようとするものであると論ずることも可能であろう。そして、中国は、海外で再配分の政治であるとの認識が強まれば、それを打ち消そうとし、分配の政治であると論ずる。たとえば、つい最近でも、南沙において急速な埋め立てを行い、飛行場建設が明らかになり、海外にそれは力による現状変更である（すなわち、再配分の政治）との認識が強まると、それらの施設は、他の国々も使えるものであるというような議論が出てきたり、埋め立ては完了した、というような物言いも出てくる。また、中国版マーシャル・プランが中国の影響力の伸張などを狙ったものであるなどと批判されるようになると、「一帯一路」や AIIB は、マーシャル・プランではない、という。

ルールの政治は、分配の政治や国際公共財の供給のシステムを安定させ、いわゆる「生産性の政治 politics of productivity」⁷⁴を促進させるためのルールを作るものである。また紛争（再配分の政治）をコントロールしようとするルール作りも存在する。もちろん、ルールの中には、国際的な地位を決めるような再配分の政治そのものも存在しよう。しかし、ルールの政治は、一般的に言えば、再分配の政治のマイナス面を最小限にして、秩序の発展に貢献する面も多いと考えられ、そのような方向に向かうようにすることも政策インプリケーション上重要であると考えられる。

6. 結論——日本の政策とのかかわりから

以下においては、以上の「一帯一路」の考察をまとめるとともに、日本の政策についてのインプリケーションを検討してみたい。

1) 「一帯一路」の2面性

「一帯一路」は、プラスとマイナスの2つの面を持っている。プラスの面で言えば、「一帯一路」は、陸路、海路のインフラ網を整備し、国際公共財を供給する試みという面を持つ。また、より細かい点を言えば、海賊などの海の安定、またテロリズムの抑制など、国際政治の安定に資する効果を持つ。さらに、「一帯一路」は、需要を喚起し、経済成長をもたらす、世界経済の安定に貢献しよう。しかし、「一帯一路」は、ハード、ソフトの両面で中国の影響力を増大させよう。また、インフラ網を戦略的に利用したり、それから他の国を締め出すことも可能となろう。これらは、「一帯一路」のマイナス面、あるいは不確実な面である。

2) ディレンマ

このような2面性は、すべての国にディレンマをもたらす。たとえば、インフラ網構築に参加することは、大きなプラスになるとともに（インフラ網に参加しないとネットワークの利益を得られない）、他方では、それは、中国に対する自立性を低め、さまざまな分野で中国の影響力の強さにさらされる。このようなディレンマの顕在性は、国によって異なるだろうが、日本が抱えるディレンマは大きいと思われる。

3) 予見を持たず、広い視野からの判断を

したがって、日本は、冷静にこのディレンマに対処しつつ、政策を展開しなければならないであろう。「一帯一路」（およびそれとかわる諸国際的な財政措置）に関して、現在、および将来にわたる不確実性が高いこと

74. 「生産性の政治」とは、第2次世界大戦後、戦火を経験した国が、経済成長（生産性）を優先順位第1のものとして行動することを可能にする制度、政策を追求したものであり、そのことによって長期の、安定した平和を築くことに成功したと言う議論である。Charles S. Maier, “The Politics of Productivity: Foundations of American International Economic Policy after World War II,” *International Organization*, Vol. 31, No. 4, (Autumn, 1977), pp. 607-633. 東アジアにおいても、今までのところ長い平和が保たれているが、その理由として、東アジア諸国が経済成長を最優先してきたからである、という「生産性の政治」に近い議論が行われている（たとえば、Etel Solingen, *Comparative Regionalism: Economics and Security*, London: Routledge, 2014）。

から、慎重な分析を行うとともに、プラスあるいはマイナスの評価を、予見をもたずに行うことが必要である。とくに、本論で明らかにしたように、「一带一路」をめぐる国際的な環境は、時間によってダイナミックに変化する。留意しなければならない点である。

ただ、その判断をする場合、日本は、開かれた国益の視点に立ち、国際社会全体への利益を考え、またシステム全体を協調の方向に向かわせ、可能な限り、中国をそのような方向に向ける環境を作り出すという観点が重要であろう。また、アジアにおけるインフラ整備に関しては、日本独自の視点から（中国との協力も含めて）、積極的に貢献するべきであろう。

4) 政策のフィードバック・システムを

したがって、「一带一路」に関して、短期、中期、長期の分析を恒常的に行い、それに基づいた政策を考え、それを随時再検討し、リアルタイムに政策を修正していく政策のフィードバック・システムを作っていくことが必要であろう。

5) 「一帯」(陸) と「一路」(海) をいかに組み合わせ対処するか

「一带一路」は、陸と海の2つの要素を持つ。この2つの要素をいかに組み合わせ対処するかは、国によって異なろう。日本については、本論文のはじめの方で、麻生の現代版シルクロード、安倍の民主主義の安全保障ダイヤモンドを紹介した。これら2つは、日本の「一带一路」への基本的な政策としては妥当なものであろう。すなわち、まず「一帯」(陸) に関しては、中央アジアの国々とさまざまな分野で協力を進めていく。もちろん、中央アジアをめぐる、大国間の戦略的な利益の合致ということは望むべくも無いが、対テロについての協力などもときに可能であろう。また、日本としては、経済成長、繁栄が、政治的安定と自由化をもたらすという信条を持って事に当たることは必要であろう。

日本は海洋国家であり、「一路」(海) への取り組みが、主たる課題であろう。また、海のシルクロードは、(陸

のシルクロードと比べて)競争が激しいと考えられる(少なくとも日本にとって)。したがって、日本は、アメリカ、オーストラリア、インドなど、価値観と利益を共有し、インド・太平洋に関心と能力を持つ国と協力関係を作っていくことが必要であると考えられる。その上で、中国の海のシルクロードに対処していくことが必要であると考えられる。

6) 普遍的な価値の維持と実現の視点

「一带一路」は、海と陸のネットワーク網であり、国際公共財として機能するのであればそれは高く評価すべきものである。したがってそれらの公共財としての機能を維持していくルールが必要である。海に関していえば、航海の自由であり、陸に関しても、通行の自由⁷⁵ というような規範を作っていくべきであろう。日本は、他国と協力をしつつそのようなルールを打ちたてるのに努力すべきであるし、また応分の負担をすべきであろう。

また、AIIIB や貿易体制 (TPP, FTA など) に関しても、自由経済の質の高いルールを打ちたてていくことが必要であり、日本も、それらの制度の内から、また外から質の高いルール形成に貢献する政策を考えていかなければならないであろう。

インフラのネットワークの公共財的な性格を維持したり、さまざまな国際制度のなかで質の高いルールを維持することは、結果として「生産性の政治」を促進することになり、国際システムの安定を維持することになる。

7) 民主主義と自由? 価値/規範の再編成過程における日本の政策

加えるに、民主主義とか自由といった規範を日本の政策の基盤とすることが必要である。「一带一路」を進めるに当たって、中国は、当然のことながら、他国の主権、平等を尊重するという物言いで、民主主義とか自由、人権にはまったく触れていない。しかし、日本は、麻生、安倍の日本流の一带一路の政策においても、民主主義や自由を基本的な価値として提示している。そして、このことは、アメリカ、オーストラリア、インド、さらにはイ

75. 陸は、各国の主権のもとにあり、もとより海での航海の自由というようなものは成り立たないであろう。しかし、国境を越えた鉄道や道路について、ネットワークとしてより自由に使えるようなソフト、ハード両面での国際的な枠組みは、近年、かなりの進展を見ているといえるが、今後ともその方向への試みを続けるべきであろう(たとえば、Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network (June 11, 2009 発効)、また 1977 年発効の Vienna Convention on Road Traffic)。

ギリスなどの海洋国家と協力を進めていく基礎となろう。

ここで、日本の外交の基盤として民主主義とか自由と言うとき、それは民主主義や自由を国是とする国々との協力の基盤とするということであり、それらの価値を直接に外に向かって拡大しようとするものではない。せいぜい、経済的な発展を促し、もって結果として民主主義や自由を促進しようとするものである。この点、若干敷衍しておくことが必要と考えられる。

冷戦後の対外政策の目標としての民主主義や自由（の拡大）は、紆余曲折を経てきた。アメリカは冷戦後、民主主義、自由、人権を対外政策の正面に据えるようになり、クリントン政権では、民主主義に向かおうとする国々に選択的に関与・援助する、という政策をとった。また、国際社会も、冷戦後跋扈した内戦を収めるに当たって、その最終的な目標として民主化を目標とした。そして、このような動きは、2001年の9.11以後のアメリカのブッシュ政権の政策に強烈に現れる。たとえば、イラク侵攻の目的として、中東全域の民主化などが挙げられた。

しかし、2000年代の半ばに至ると、内戦を収めるに当たって、民主化よりも安定が目指されるようになる⁷⁶。またアメリカのイラク政策は失敗し、民主化は見果てぬ夢になり、イラク（そしてアフガニスタン）は、際限の無い混乱に陥る。また、アフガニスタンの介入にあたって、アメリカは、中央アジアに軍を展開したり、ロシアを含めて物資輸送ネットワークを作ろうとした。そこでは、当初は、対テロとともに民主主義（ガバナンス）や人権を掲げていたが、それは徐々に後退して行った。2000年代半ばのカラー革命によって、ロシア、中央アジアでは、民主化や人権は反発を受けるようになる。たとえば、ロシアの「主権民主主義」は、国際NGOに対する厳しい規制をするものであった。ロシア、中央アジアは、権威主義体制を強めている。

さらに、2000年代も後半になると、中国、ロシアなど権威主義的な大国の活動が目立つようになり、歴史が

民主主義の方向へ向かい、また大国間の抗争が後退していくという「歴史の終焉」論ではなく、むしろ逆にそのような歴史に戻っている、という議論さえ台頭してくる⁷⁷。

このようないわゆる「自由のアジェンダ freedom agenda」の退潮は、オバマ政権の「体制転換」の否定、またクリントン国務長官の中国に対しての人権問題の非提起などに結びついていく⁷⁸。アメリカでは、再び、人権などの問題を（中国に対して）提起するべきであるとの議論も出てきているが、大きな声ではない⁷⁹。

いまや外交課題としての民主主義とか人権は、長期的な視野から再編成されなければならない段階にある。日本は、2000年代半ば、アメリカのブッシュ政権の政策に歩調を合わせるかのように、価値外交が提起されたが、いまやそれは、その当時そのままではありえず、その後の展開を踏まえ、慎重に政策展開を考えなければならないであろう。

*本稿は、2015年7月10日～11日に日本国際問題研究所で開催された、The 2nd Japan-Taiwan Strategic Dialogueにおいて、One Belt, One Road: Implications for Japan and Japanese Policiesというテーマで行った英語の口頭報告のベースとなる論文を加筆修正したものである。

【著者プロフィール】

山本吉宣（やまもと・よしのぶ）

新潟県立大学大学院国際地域学研究科長、政策研究センター教授
PHP総研研究顧問

1966年、東京大学教養学部卒業。1974年、米国ミシガン大学Ph.D.（政治学）。埼玉大学教養学部、東京大学教養学部、青山学院大学国際政治経済学部教授を経て現職。東京大学名誉教授、青山学院大学名誉教授。専門分野は、国際政治学理論、安全保障研究、アジア太平洋の安全保障、等。著作として、『国際的相互依存』（1989年、東京大学出版会）、『「帝国」の国際政治学』（2006年、東信堂、第8回読売・吉野作造賞受賞）、『国際レジームとガバナンス』（2008年、有斐閣）。最近著は、『国際地域学の展開』（2015年、明石書店、共著）。

*本稿に関するお問合せは、(株)PHP研究所までご連絡ください。
(E-mail: think2@php.co.jp)

76. たとえば、Roland Paris, *At War's End*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004。

77. たとえば、Robert Kagan, “End of Dreams, Return to History,” *Policy Review* (Hoover Institution), August/September, 2007。

78. 2009年2月、クリントン国務長官は、中国を訪問するに当たって、「人権問題は、他の問題での[米中]協力を阻害してはならない」と述べ、人権問題を提起することは無かった。*Washington Post* (editorial), “Hillary Clinton’s Silence on Chinese Human Rights,” February 24, 2009。

79. たとえば、Dan Blumenthal and William Inboden, “Toward a Free and Democratic China,” *Weekly Standard*, 20:34, May 18, 2015。

■バックナンバー

Date/No.	分野	タイトル・著者
2015.3.30(Vol.9・No.69)	外交・安全保障	競争的相互浸透秩序の可能性 ―北東アジアの安全保障環境をめぐって― 新潟県立大学大学院国際地域学研究科長、政策研究センター教授、PHP 総研研究顧問 山本吉宣
2015.3.30(Vol.9・No.68)	外交・安全保障	武器輸出管理の課題 ―我が国の安全保障を確保する制度と運用― 慶應義塾大学 SFC 研究所 上席所員（訪問） 森本正宗
2015.1.09(Vol.9・No.67)	外交・安全保障	デトロイト復活の胎動 ―財政問題に悩む日本が学ぶべき破綻と再生のプロセス― 在デトロイト日本国総領事 片山和之
2014.5.30(Vol.8・No.66)	政治	憲法改正はなるのか ―与野党試案を比較する― 研究主幹 永久寿夫
2013.9.26(Vol.7・No.65)	教育	いじめ防止対策推進法の問題点を考察する 主席研究員 亀田 徹
2013.9.10(Vol.7・No.64)	政治	『許認可等の統一的把握』をチェックする ―規制改革の基盤となるデータベースとして再構築せよ― 主席研究員 熊谷 哲
2013.9.02(Vol.7・No.63)	地域政策	「道州制基本法」はいかにあるべきか ―自民党骨子案を読み解く― 主席研究員 荒田英知
2013.7.31(Vol.7・No.62)	地域政策	首長の経営方針に基づいた地域経営の確立に向けて<2> ―マニフェストと総合計画をいかに調整するか― コンサルタント 茂原 純
2013.7.23(Vol.7・No.61)	外交・安全保障	パブリック・ディプロマシーへの関心を強めるインドネシア 国際交流基金東南アジア総局長／ジャカルタ日本文化センター所長 小川 忠
2013.6.12(Vol.7・No.60)	地域政策	首長の経営方針に基づいた地域経営の確立に向けて<1> ―マニフェストと総合計画の連動モデルとは― コンサルタント 茂原 純
2013.5.23(Vol.7・No.59)	地域政策	デフレ脱却への経済・金融政策と地域経済・地方財政の展望 神奈川大学指定管理者モニタリング・評価研究所客員教授／ファイナンシャルプランナー 伊藤敏孝
2013.3.27(Vol.7・No.58)	経済	アベノミクスによる政治的景気循環の行方 ―憲法改正を視野に入れた財政再建戦略を描け― 主任研究員 宮下量久
2013.2.13(Vol.7・No.57)	外交・安全保障	日本の外交と科学技術の創造的なサイクル形成を 主席研究員 金子将史
2013.1.30(Vol.7・No.56)	地域政策	首都圏における高齢者急増に対する施設とサービスの絶対的不足 コンサルティング・フェロー／㈱フラインコラボレート研究所代表取締役 望月伸一
2013.1.30(Vol.7・No.55)	地域政策	公共施設マネジメントにおける合意形成の進め方 ～総論賛成、各論反対を突破するために～ 主任研究員 佐々木陽一
2012.11.22(Vol.6・No.54)	地域政策	【緊急提言】 東京都知事選を政策本位で考えるための8つの視点 主席研究員 荒田英知
2012.11.13(Vol.6・No.53)	教育	教育委員会廃止を提案する ―政治的中位性をいかに確保するか― 主席研究員 亀田 徹
2012.10.24(Vol.6・No.52)	外交・安全保障	【緊急提言】 新段階の日中関係に適合した多面的なパブリック・ディプロマシーの展開を 主席研究員 金子将史
2012.07.11(Vol.6・No.51)	外交・安全保障	日本の外交・安全保障政策の知的基盤をいかに強化するか ―政策シンクタンクのあり方を中心に― 主席研究員 金子将史
2012.06.19(Vol.6・No.50)	地域政策	スマート化する都市と第4世代（4G）地方自治の展開 神奈川大学指定管理者モニタリング・評価研究所客員教授／ファイナンシャルプランナー 伊藤敏孝
2012.04.06(Vol.6・No.49)	外交・安全保障	第一次大戦から100年中国の台頭と日・ベルギー関係の展望 在ベルギー日本国大使館公使 片山和之
2012.02.02(Vol.6・No.48)	外交・安全保障	中国における国益論争と核心的利益 主任研究員 前田宏子
2011.10.17(Vol.5・No.47)	教育	学校の災害対応マニュアルにPDCAサイクルを導入せよ ～文科省「東日本大震災を受けた防災教育・防災管理等に關する有識者會議 中間とりまとめ」に追加すべきポイント～ 主席研究員 亀田 徹
2011.9.30(Vol.5・No.46)	外交・安全保障	日米同盟は深化しているか ―日米安保共同宣言以降の変化から― 主席研究員 金子将史
2011.7.12(Vol.5・No.45)	経済	東日本大震災後の電力政策に関する4つの視点 研究員 宮下量久
2011.6.17(Vol.5・No.44)	地域政策	東日本大震災100日の課題について ～復興を軌道に乗せるための3つの取り組み～ 主席研究員 荒田英知
2011.5.27(Vol.5・No.43)	教育	『教育委員会による点検評価』をチェックする ～形式主義を打破するための制度は機能しているか～ 主席研究員 亀田 徹

2011.5.17(Vol.5-No.42)	地域政策	「東日本大震災からの復興に向けた第二次提言」について ～被災市町村は「復興ビジョン」の早期策定を～	主席研究員 荒田英知
2011.5.6(Vol.5-No.41)	外交・安全保障	リビア情勢と中国 —中国の海外利益増大に伴う新たな課題—	主任研究員 前田宏子
2011.4.15(Vol.5-No.40)	地域政策	「東日本大震災からの復興に向けた第一次提言」について	主席研究員 荒田英知
2011.4.6(Vol.5-No.39)	地域政策	新東京都知事が取り組むべき3つの課題	研究員 宮下量久
2011.3.7(Vol.5-No.38)	地域政策	地域主権時代の基礎自治体のあり方について ～大都市の部分最適から国全体の最適へ～	主席研究員 荒田英知
2010.12.10(Vol.4-No.37)	福祉・教育	児童虐待事例の検証結果を再発防止に生かすには	主席研究員 亀田 徹
2010.10.8(Vol.4-No.36)	地域政策	高速道路の料金体系はいかにあるべきか ～無料化・上限制よりも地域に応じた弾力的な料金設定を～	特任研究員 松野由希
2010.9.10(Vol.4-No.35)	外交・安全保障	的確な指針示した「新安保懇報告書」 —民主党政権は提言を活かしようか—	主任研究員 金子将史
2010.8.23(Vol.4-No.34)	地域政策	ポストサブプライム時代の地方財政ガバナンス体制 横浜市地球温暖化対策事業本部課長補佐／ファイナンスジャパンプランナー	伊藤敏孝
2010.7.30(Vol.4-No.33)	地域政策	国の出先機関と特別会計の道州移管に関する試論 ～国家公務員12万人が削減可能に～	特任研究員 松野由希
2010.7.7(Vol.4-No.32)	教育	PT方式による学校運営改善の進め方 ～学校評価を活用する「学校運営改善モデル」の新たな展開～	主任研究員 亀田 徹
2010.6.21(Vol.4-No.31)	地域政策	沖縄の都市戦略からみた普天間問題 ～県内移設は沖縄の利益に適う～	主席研究員 荒田英知
2010.5.26(Vol.4-No.30)	地域政策	公共施設経営の現状と今後 コンサルティング・フェロー／㈱ファインコラボレート研究所代表取締役	望月伸一
2010.5.19(Vol.4-No.29)	地域政策	地域主権型道州制における新たな税財政制度	研究員 金坂成通
2010.5.10(Vol.4-No.28)	地域政策	政令市「相模原」を地域主権社会の試金石とせよ	研究員 宮下量久
2010.4.21(Vol.4-No.27)	外交・安全保障	米国の新しい核戦略と「核の傘」	主任研究員 金子将史
2010.4.16(Vol.4-No.26)	外交・安全保障	民主党流の防衛大綱は可能か	主任研究員 金子将史
2010.4.8(Vol.4-No.25)	地域政策・教育	子どもの未来を拓く地域からの挑戦 前・恵庭市長／「子育てと教育を考える首長の会」事務局長	中島興世
2010.2.23(Vol.4-No.24)	地域政策	指定管理者制度から公共施設のあり方を見直す コンサルティング・フェロー／横浜市立大学教授・エクステンションセンター長	南 学
2010.2.18(Vol.4-No.23)	外交・安全保障	「米国国防見直し：QDR 2010」を読む	主任研究員 金子将史
2010.2.3(Vol.4-No.22)	地域政策	ハコモノ改革を自治体経営自立化への突破口とせよ コンサルティング・フェロー／前・志木市長	穂坂邦夫
2010.1.19(Vol.4-No.21)	教育	義務教育費国庫負担金の加配定数分を税源移譲せよ ～教職員定数制度の見直しに向けた提言～	主任研究員 亀田 徹
2010.1.12(Vol.4-No.20)	地域政策	松下幸之助と観光立国 コンサルティング・フェロー／東洋大学准教授	島川 崇
2009.12.10(Vol.3-No.19)	地域政策	民主党政権は、こうして地域のポテンシャルを高めよ！ コンサルティング・フェロー／中部大学教授	細川昌彦
2009.11.5(Vol.3-No.18)	外交・安全保障	「東アジア共同体」に対する中国の姿勢	主任研究員 前田宏子
2009.11.5(Vol.3-No.17)	政治	鳩山政権に期待する「新しい政治」のあり方を論ず	常務取締役 永久寿夫
2009.9.1(Vol.3-No.16)	外交・安全保障	国家ブランディングと日本の課題	主任研究員 金子将史
2009.7.6(Vol.3-No.15)	地域政策	富士山静岡空港の挑戦 ～空港の画竜点睛は新幹線新駅にあり～	研究員 宮下量久
2009.4.23(Vol.3-No.14)	教育	フリースクールへの公的財政支援の可能性 ～憲法第 89 条の改正試案～	主任研究員 亀田 徹
2009.2.3(Vol.3-No.13)	外交・安全保障	中国の対外援助	研究員 前田宏子

2009.1.9(Vol.3-No.12)	外交・安全保障	2025年の世界とパブリック・ディプロマシー	主任研究員 金子将史
2008.12.10(Vol.2-No.11)	外交・安全保障	防衛大綱をどう見直すか	主任研究員 金子将史
2008.10.8(Vol.2-No.10)	地域政策	公共施設の有効活用による自治体経営改革 ー廃止をタブー視するなー	主任研究員 佐々木陽一
2008.7.22(Vol.2-No.9)	地域政策	国土形成計画を道州制の練習問題とせよ！	主席研究員 荒田英知
2008.5.9(Vol.2-No.8)	教育	多様な選択肢を認める「教育義務制度」への転換 就学義務の見直しに関する具体的提案	主任研究員 亀田 徹
2008.3.31(Vol.2-No.7)	地域政策	自治体現場業務から展望する道州制 窓口業務改善と指定管理者制度の波及効果	客員研究員 南 学
2008.2.29(Vol.2-No.6)	外交・安全保障	官邸のインテリジェンス機能は強化されるか 鍵となる官邸首脳のコミットメント	主任研究員 金子将史
2008.1.24(Vol.2-No.5)	外交・安全保障	中国の対日政策 ーPHP「日本の対中総合戦略」政策提言への中国メディアの反応ー	研究員 前田宏子
2007.12.13(Vol.1-No.4)	地域政策	地方分権改革推進委員会『中間的な取りまとめ』を読む	主任研究員 佐々木陽一
2007.11.28(Vol.1-No.3)	地域政策	政府の地域活性化策を問う ～真の処方箋は道州制導入にあり～	主席研究員 荒田英知
2007.10.24(Vol.1-No.2)	外交・安全保障	日本のインテリジェンス体制 「改革の本丸」へと導く P H P 総合研究所の政策提言	主任研究員 金子将史
2007.9.14(Vol.1-No.1)	地域政策	「地域主権型道州制」は日本全国を活性化させる	代表取締役社長 江口克彦

『PHP Policy Review』

Web 誌『PHP Policy Review』は、PHP 総研の研究員や各界の研究者の方々の研究成果を、ホームページ上で発表する媒体です。各号ごとに完結した政策研究論文のかたちで公開しています (<http://research.php.co.jp/policyreview/>)。

21 世紀に入り、中国をはじめとする新興国の台頭により、これまでの国際政治の地図が大きく塗り替えられようとしています。グローバル化の進展は、世界の多くの人々を豊かにすると同時に、グローバルに波及する金融経済危機の頻発を招くなど、新たな問題を惹起してもあります。国内に眼を転じれば、少子高齢化社会の進行、公的債務の増加、地域の衰退、教育の荒廃など、将来に向けて解決すべき課題が山積しています。

これらの問題の多くは、従来の発想だけでは解決できないものです。官民の枠を超え、様々な智慧が求められています。『PHP Policy Review』では、「いま重要な課題は何か」「問題解決のためには何をすべきか」を問いながら、政策評価、政策分析、政策提言などを随時発表してまいります。

『PHP Policy Review』 (Vol. 9-No. 70)

2015 年 8 月発行

発行責任者 永久寿夫

制作・編集 政策シンクタンク PHP総研
株式会社PHP研究所

〒135-8137 東京都江東区豊洲 5-6-52
NBF豊洲キャナルフロント

Tel : 03-3520-9612 Fax : 03-3520-9653

E-mail : think2@php.co.jp

©PHP Institute, Inc. 2015