

一帯一路構想における中国とタイ

林 珮 婷

(台湾・仏光大学公共事務学科兼任助理教授)

陳 尚 懋

(台湾・仏光大学公共事務学科教授兼系主任)

【要約】

習近平中国国家主席は 2013 年に就任後、「中国の夢」という概念を打ち出した。その後その夢は「アジアの夢」へと拡大し、今日ではアジア太平洋自由貿易圏 (Free Trade Area of the Asia-Pacific, FTAAP) 構想の下、東太平洋の米州諸国と連結した「アジア太平洋の夢」を描き出している。アジア太平洋の夢の実現に向けて中国が近隣諸国との関係を発展させ続ける主な戦略的思考は、「シルクロード経済ベルト」と「21 世紀海上シルクロード」(略称：一帯一路) である。一帯一路が実現すれば、中国の構想はさらにヨーロッパとアフリカともつながる「世界の夢」へと拡大する可能性がある。しかし、これらの構想を中国はどのように実行していくのか。本論では中国の戦術ツール(アジアインフラ投資銀行、シルクロード基金、高速鉄道外交)、および中国にとって重要な役割を果たす隣国タイの視点から、この問題について検討していきたい。2014 年の軍事クーデターで発足したタイのプラユット・ジャンオーチャー (Prayuth Chan-o-cha) 政権と中国との二国間関係の変化を説明し、4 本の交通要路からタイが中国の構想において果たす重要な役割と地位を説明する。

キーワード：中国、タイ、一帯一路、経済回廊

一 はじめに

オバマ米大統領は就任後「アジアへのピボット」(Pivoting to Asia) および「アジアへのリバランス」(Rebalancing toward Asia) 政策を打ち出し、アジアおよびアジア太平洋地域の枠組みづくりに積極的に関与している。その目的は「環太平洋戦略的経済連携協定」(Trans-Pacific Partnership, TPP)により中国およびASEAN主導の「東アジア地域包括的経済連携」(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)に対抗するだけでなく、東南アジアの同盟国を仲間に引き入れて中国の勢力を封じ込めたい考えだ。ヒラリー・クリントン(Hillary Clinton)前米国務長官は2009年、最初の外遊でタイのプーケットで開催された「ASEAN 地域フォーラム」(ASEAN Region Forum, ARF)に参加し、「東南アジア友好協力条約」(Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia)に署名した。米国はこれによりアジア太平洋およびアジアへの回帰のみならず、東南アジアへの回帰を図ることも実際の行動で示した。

一方、習近平は2012年11月に中国共産党総書記に就任、2013年3月に国家主席に就任後、同年10月2日から8日まで初めて東南アジアを訪問した。その際、インドネシアのバリ島で開催されたアジア太平洋経済協力会議(Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC)首脳会議への出席に合わせ、マレーシアとインドネシアを訪問した。続いて李克強首相が10月9日から15日までブルネイで開催された東アジア首脳会議に出席するのに合わせ、タイやベトナムを訪問した。その後も習近平と李克強は度々東南アジアを訪問し、中国の東南アジアに対する重視を実際の行動で示した。中国がここまで東南アジアを重視する訳は、主に安全輸送への考慮からきている。中国は一带一路の構築により安全にインド洋へと抜けるルートの確保を

目指している。その中でもタイは地理的にちょうど他の交通の要路を介して2つの海を結ぶことができるため、より重要視されている。これらの動きから、東南アジアは米中二大大国の競い合いの場となっていることが分かる。

習近平国家主席は就任後、度々「中国の夢」について触れており、それを重要な指導思想および統治理念と位置づけている。そして、時間の経過とともにその夢の範囲は拡大を続け、「アジアの夢」、「アジア太平洋の夢」を相次いで唱え、さらには「世界の夢」にも言及したことがある。これらの夢の意味するところは一体何なのか。どのような戦略的意義を持っているのか。一帯一路を通じてどう実現するのか。一帯一路の推進という戦略的計画において、地理的にも外交関係的にも重要な意義を持つタイが果たす役割は何か。本論では習近平が就任後に語った中国の夢、アジアの夢、アジア太平洋の夢から世界の夢にまで切り込み、中国の一帯一路という戦略的計画および戦術ツールを分析し、さらにタイが一帯一路の下で果たす役割および中国とタイの今後の関係について検討したい。

二 中国の夢から世界の夢へ

2012年11月29日、習近平は国家博物館「復興の道」展を見学した際、中国の夢に初めて言及した。それ以降この夢は絶えず編集を重ね拡大し続けている。最初の言及では「現在みなが中国の夢について語っている。私は中華民族の偉大な復興の実現が、近代以降の中華民族の最も偉大な夢だと思う」¹と発言し、さらに中国共産党結成100周年までに「小康社会」（ややゆとりのある社会）を、2021年の新中国成立100周年までに「富強・民主・文明・調和の社会主

¹ 習近平の談話の一部を切り取った部分については、下線を加える。

義現代化国家」を完成させることを目標に掲げた²。主席就任2年後にはさらに「小康社会の全面的構築、改革の全面的深化、全面的な法治国家の実現、党の厳格統治の全面的執行」という「四つの全面」を提起し、これを、民族を復興へと導く戦略的計画とした。学者や専門家の間ではこれが中国の夢の具体的な解釈と考えられている³。

2014年の「アジア相互協力信頼醸成措置会議」(CICA)第4回首脳会議で習近平は、「各国と共に努力して、長期的平和、共同发展というアジアの夢を実現する」と、アジアの夢を唱えた。そして、CICAでアジアにおける安全保障協力の新たな枠組みを構築すると提言した一方で、アジアの問題はアジアの人々の手で処理すべきであるととりわけ強調し⁴、いかなる国も地域の安全保障問題の独占を図ってはならないと警告した。これらの発言は名指しさえしなかったものの、米国への対抗意識であると受け止められている。つまり、習近平のアジアの夢には、アジアの安全保障協力の枠組みづくりにおいて、中国がその発言権を握っていることが暗示されている。同年11月、習近平はAPEC首脳会議の講演で、アジアの夢をアジア太平洋の夢へと昇格させた。そして「相互信頼、包容、協力、ウィンウィンのアジア太平洋パートナーシップを共に構築」しなければならず、

² 「習近平：承前啓後繼往開來、朝著中華民族偉大復興目標奮勇前進」人民網、2012年11月30日、<http://cpc.people.com.cn/n/2012/1130/c64094-19746089.html>。

³ 白墨「『四個全面』：習近平為『中國夢』解夢」BBC 中文網、2015年2月25日、http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/02/150225_xij Jinping_4_con。

⁴ 一部の学者らによると、これはオバマ米大統領のアジア戦略に対して、および同年4月のアジア歴訪時に、フィリピン、韓国、日本等米国の同盟国との軍事協力関係を強化しなければならなかったことに対して発言されたもので、米国は外交面および軍事面で権利なしにアジアの問題に干渉するべきではないとするものである。葉靖斯「亞信峰會：習近平倡議亞洲新安全秩序」BBC 中文網、2014年5月21日、http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/china/2014/05/140521_china_russia_summit。

中国には「当地域の人々のために『アジア太平洋の夢』を創造し、実現する」責任があると述べた。また、この夢は「開放型アジア太平洋経済構造を手を携えて築き」、「経済成長の新たな原動力を掘り起こし続け」、「包括的コネクティビティのビジョンを入念に描く」ことにより達成し、「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」（略称：一帯一路）の建設推進を通して地域協力のプロセスを強化する必要があるとの考えを示した⁵。APEC 会議中には「アジア太平洋自由貿易圏の実現に向けた APEC の貢献のための北京ロードマップ」（Beijing Roadmap for APEC's Contribution to the Realization of the FTAAP）も承認された。これはアジア太平洋自由貿易圏（Free Trade Area of the Asia-Pacific, FTAAP）の正式な立ち上げを象徴している。この動きはアジア太平洋地域における米中の主導権争いにとって指標的な意義を持つ。APEC のメンバーエコノミーが主体の FTAAP が、もともと中国とロシアを除外していた米国主導の TPP を打ち破り、ASEAN 中心の RCEP が競合するアジア太平洋統合ルートが、中国が推進する経済自由化の枠組みへとシフトした⁶。これにより中国はアジアへ第一歩を踏み出し、米国のアジア太平洋地域における経済貿易上の優位性は弱まった。そして地域の指導的役割は米中の二か国中心へとシフトしてアジア太平洋の夢へと前進することとなる。

習近平の夢はその「夢」が含む範囲から見ると、中国の夢を基礎、中心にアジアの夢へと伸び、さらに東太平洋を含むアジア太平洋の

⁵ 習近平「謀求持久發展、共築亞太夢想—在亞太經合組織工商領導人峰會開幕式上的演講」『人民日報』（北京）、2014年11月10日、第2版。

⁶ 陳欣之「從中共『主場外交』論析美『中』關係與中國大陸區域戰略之成效與前景」『亞太和平月刊』第6卷第12期（2014年12月）<http://www.faps.org.tw/Pages/FocusManage/FocusDetail.aspx?id=464>。

夢をステップに世界へと拡大しているようである。しかし時間軸から見ると、習近平は中国の夢を紡ぐと同時に世界に対する想像も膨らませている。2013年3月23日、習近平はモスクワで「われわれが実現しようとしている中国の夢は、中国人民だけでなく各国人民にも幸福をもたらす」と述べ、初めて中国の夢と世界とを繋ぎ合わせた。同年10月24日、25日に行なわれた「周辺外交工作座談会」では、国内の「中華民族の偉大な復興を実現する中国の夢」と国際上の「世界平和の安定維持、共同発展の促進」は、同時に中国共産党の責任であるとの考えを示した。2013年3月26日にタンザニアを訪問した際には「中国人民は中華民族の偉大な復興という中国の夢の実現に向けて努力し、アフリカ人民は連合自強と発展振興というアフリカの夢の実現に向けて努力している。中国とアフリカの人民は、団結と協力、相互支援と援助を強化し、それぞれの夢の実現に向けて努力し、国際社会とともに、恒久的平和と共同繁栄という世界の夢の実現を推進する」と、世界の夢をさらに明らかに示した。これより先、習近平はさまざまな場面で中国の夢を他の国・地域と結びつけ、中国の夢の実践は改革の全面的深化、開放拡大にあり、平和の前提の下、中国の夢を徐々に世界各国へと拡大させていくと強調する⁷。

この4つの夢をまとめると習近平の夢は2つに分けられる。1つは中国の夢とその延長（アジアの夢とアジア太平洋の夢）で、中華民族の復興を目標にした短期的で国内および周辺諸国に焦点を当てた

⁷ アフリカの夢（2013年3月26日）、EUの「欧州2020戦略」（2014年3月23日）、中仏の夢（2014年3月27日）、韓国の夢（2014年7月4日）、ラテンアメリカの夢（2014年7月14日）、モンゴル改革の路（2014年8月21日）、スリランカのマヒンダビジョン（2014年9月16日）、インド復興の夢（2014年9月17日）、中豪／中星／フィジー協力ビジョン（2014年11月14-21日）等を含む。

夢である。もう1つは習近平の世界観で、世界の秩序および権力構造を変えたいという長期的な夢である。今の中国はまさに中国の夢を中心に世界の夢を未来図として一步一步前進している。

三 中国の戦略的思考：一帯一路

中国共産党は第18回全国代表大会以降、平和的発展の方法と原則に基づいて民族の復興という中国の夢に尽力すると、外交上の戦略計画をとりわけ強調している⁸。その方法というのが「一帯一路」構想である。一帯一路とは「シルクロード経済ベルト」（一帯）と「21世紀海上シルクロード」（一路）のことで、それぞれ習近平が2013年9月にカザフスタンを、10月にインドネシアを訪問した際に提唱した。一帯であれ一路であれ、共に高度な戦略的意義を備えており、そこには主として安全面と経済面の2つの意味合いが含まれる⁹。まず、安全面について、中国は大陸国家であることから、これまでエネルギーの輸入や貨物の輸出をほとんどすべて、東部沿岸地域に頼ってきた。しかし、南シナ海を通過してアフリカへ向かう輸送ルートには2つの大きな障害がある。1つはマレーシア南端のマラッカ海峡に海賊が多発すること、2つ目は南シナ海で主権争いが存在する区域を通らなければならないことである。それに加え米国がアジアの問題に干渉、介入してくることも、中国にとって掣肘となっている。これらの問題を解決するにはインド洋へ抜ける安全ルートを探す必要がある。リスクを軽減し、さらに内陸部の貨物を港湾まで輸送す

⁸ 王毅「開啟中國外交新征程—王毅外長在『新起點、新理念、新實踐—毅外長在中國與世界』研討會上的演講」《世界知識》（上海）第1期（2014年）、頁28~31。

⁹ 王信賢、邱韋智「『一帯一路』：戰略意涵與內部資源爭奪」《戰略安全研析》第118期（2015年2月）、頁13~15。

る時間を短縮するには、ミャンマー、タイ、パキスタンなどとの外交協力関係が俄然重要になってくる。

次に、もっと重要なのがアジアの経済統合である。中国は経済面で解決の待たれる問題を主に2つ抱えている。1つは国内の経済成長ペースが鈍化し内需が減少していることである。中国は2014年、国内総生産（Gross Domestic Product, GDP）成長率が7.4%と、1990年以降で最低を記録した。国際通貨基金は2015年の成長率は7%を割り込む可能性もあると予測している¹⁰。もう1つの問題は、長期にわたる米国主導の世界秩序、米ドル優位という状況において、中国が世界市場との統合を望む場合、ヨーロッパとアジアの2大市場を滞りなくつなげるとともに、新たな国際金融秩序を確立し、米国のコントロール下から抜け出さなければならないということである。まもなく直面するであろう経済成長ペースのさらなる鈍化を解決するには、「走出去」（対外直接投資）が中国にとって最良かつ唯一の選択となる。一带一路はこのような状況下で提起され発展した陸と海からの挾撃である。

陸路については、陸上のシルクロードに沿って中国と沿道の国々との経済協力関係を深めるもので、インフラ建設の強化により中国の生産過剰問題を解決するとともに、西部地域の開発を進め、アジアとヨーロッパの2大経済圏の相互協力と発展をけん引する計画である。一帯には中国を起点に主に3つのルートがある。1つは中央アジア、ロシアを通過してヨーロッパへ抜けるルート、2つ目は中央アジア、西アジアを通過してペルシャ湾と地中海へ抜けるルート、そして3つ目は中国から東南アジア、南アジア、インド洋へ向かうルートで

¹⁰ 蔡素蓉「習近平高唱新常态、經濟轉型保七挑戰大」『中央社』、2015年2月23日、<http://www.cna.com.tw/news/acn/201502230183-1.aspx>。

ある。海路は海上のシルクロードを通じて、ASEAN 諸国との海洋協力を強化し、中国と東南アジア、南アジア、中東、北アフリカおよびヨーロッパ各国との経済協力を発展させる構想である。一路には主に2つのルートがある。1つは中国沿岸部の港湾から南シナ海を経てインドに至る航路を欧州に延伸するルート、もう1つは中国沿岸部の港湾から南シナ海を経て南太平洋に至るルートである。この2つのルートにより太平洋とインド洋への海上輸送路が確保され、中国のエネルギー輸送および貨物輸出がより安全で、多角的で、便利になる。また、米国の太平洋での影響力を弱め、中国主導の海洋管理メカニズムを構築することも長期目標としている¹¹。

2013年11月、中国共産党第18期中央委員会第3回全体会議で「開発金融機関を設立し、周辺国・地域とのインフラの相互接続を加速し、シルクロード経済帯、海上シルクロードの建設を進め、全方位開放の新局面を形成する」との決定が採択され、一帯一路戦略計画が展開されることとなった。習近平は国内外で「一帯一路」構想をアピールし続けている。中国国内に対しては、中国企業の「走出去」（対外直接投資）を後押し生産能力過剰問題を解決する他、重要な省はより多くの政府リソースが獲得でき地域経済の活性化を図れるとアピールしている。一方、国外に対してはインフラ整備を前面に押し出し、一部の国とは協力を進めることで覚書を交わし、インフラを強化するための資金と技術支援を提供することで合意した。

習近平は一帯一路構想を展開すると同時に、「中国・パキスタン経済回廊」構想、「バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー経済回廊」構想を積極的に推進するなど、中国と西アジアの国々との間の

¹¹ 王俊評、張登及「『一帯一路』之内涵及其對美中關係之影響」『戰略安全研析』第118期（2015年2月）、頁24-27。

交通輸送と経済発展に関する協力計画も進めている。2014年のCICA首脳会議においても、バランスの取れた多国間貿易体制の発展、および物流と輸送の強化を強調した。ここから中国が多国間貿易を積極的に開拓している野心、とりわけ「征西」に力を入れていることは想像に難くない。一帯のルートは中央アジアと南アジアを通るが、近年この地域の国々はテロの脅威が深刻化している。またイスラエル・パレスチナ紛争やシリア問題など、安全保障にかかわる問題も長期にわたって存在している。これら潜在的な問題は地域および中国の安全保障を脅かすとともに、域内外の経済および一帯構想の実現に直接影響を与える。そこで2014年と2015年のCICA首脳会議を通じて中国は、テロとの闘いや越境犯罪に関して協力関係を強化すべきであるとアジアの大陸国家に呼びかけた。

一帯一路は当初砂上の楼閣と思われていたが、2015年3月末に最初の白書が発表されると、その構想は現実味を帯びてきた。2015年4月末、中国新疆ウイグル自治区からパキスタンのグワダル港を結ぶ「中国・パキスタン経済回廊」に関する協力協定や覚書が署名され、中国はグワダル港の40年の運営権を取得した¹²。経済回廊が完成すれば新疆から港湾までの距離は大幅に短縮され、直接インド洋から出港できるようになることから、時間と輸送コストの削減およびリスクの低減が実現し、新疆は中央アジアの中心となる¹³。これも一帯

¹² 李文「中巴兩國簽署 460 億美元經濟走廊協議」BBC 中文網、2015 年 4 月 20 日、http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/04/150420_china_pakistan_agreement さらに詳細な署名内容は以下を参照「習近平訪巴簽署 51 項協議 20 項涉及能源合作」『21 世紀經濟報導』2015 年 4 月 22 日、<http://m.21jingji.com/article/20150422/3703e18e14b2bd842534744775948027.html>。

¹³ 羅玲「觀察：中國在巴基斯坦為新疆打造出口」BBC 中文網、2015 年 4 月 21 日、http://www.bbc.com/zhongwen/simp/china/2015/04/150421_ana_xi_pakistan。

一路が正式に始動したことを象徴している。では、この重要な戦略的計画である一帯一路はどのように進められていくのか。続いて本論では一帯一路を実現する上での重要な戦術ツールであるアジアインフラ投資銀行、シルクロード基金および高速鉄道外交について分析を行う。

四 一帯一路実現の戦術ツール：アジアインフラ投資銀行、シルクロード基金および高速鉄道外交

一帯一路沿いの諸国は新興国および開発途上国が多く、中国が西に向かって陸路および海上市場を結びたいという思惑のためには、そうした国々のインフラ建設という活路に依存しなければならない。しかし、これには交通、電力、通信等のインフラが整備されて初めてアジア・欧州・アフリカの相互連携という目標を達成することが可能になる。中国はこれに対して2つの戦術ツールを採用した。1つは、「アジアインフラ投資銀行」(Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB)および「シルクロード基金」(Silk Road Fund, SRF)を利用してインフラ建設に必要な資金の提供を実現し、もう1つは「高速鉄道外交」によりアジア・欧州・アフリカの交通網の連結を実現しようとしている。

1 アジアインフラ投資銀行とシルクロード基金

アジアインフラ投資銀行(AIIB)は、習近平が2013年末にインドネシアを訪問した際に提唱された重大な構想で、中国がアジアにおける開発途上国のインフラ建設に必要な資金を提供することを理由に、アジアの相互連携建設および経済統合の促進という目標を達成しようとするものである。2015年6月29日、中国において、国内の批准手続きを通過した50カ国が「アジアインフラ投資銀行協定」に

正式に署名した。署名国のうち、アジア太平洋地域が33カ国、欧州・ラテンアメリカ・アフリカが17カ国であった¹⁴。また、参加を表明した国のうち7カ国が国内の批准手続きを通過していないとして署名を見送った。この7カ国の中に、本研究の重点であるタイが含まれる¹⁵。中国はAIIBを理由に地域の影響力を強めようと行動しており、AIIBが米国と日本が主導する世界銀行（World Bank）や、アジア開発銀行（Asian Development Bank, ADB）に対して投下した衝撃弾であることは間違いなく、これによって米日中のアジアにおける勢力争いという舞台の幕が正式に上がった。米国はAIIBに対してガバナンス基準や、環境や社会に対する保障といった懸念を複数回表明しており、同時に同盟国であるオーストラリアや韓国にも圧力をかけていた¹⁶。しかし、豪・韓両国は西欧の同盟国の一部と共にいずれも「アジアインフラ投資銀行協定」に正式に署名したことから、米国がアジアにおける勢力争いで大きな失敗を犯したことは明らかである。日本政府も不参加を表明し、AIIBに対して公正なガバナンスの確保という課題を訴えたほか、安倍晋三首相は2015年7月に、

¹⁴ アジア太平洋の33カ国はそれぞれ、アゼルバイジャン、バングラデシュ、ブルネイ、カンボジア、中国、インド、インドネシア、イラン、イスラエル、ヨルダン、カザフスタン、韓国、キルギスタン、ラオス、モルディブ、モンゴル、ミャンマー、ネパール、オマーン、パキスタン、カタール、サウジアラビア、シンガポール、スリランカ、タジキスタン、ジョージア、トルコ、アラブ首長国連邦、ウズベキスタン、ベトナム、オーストラリア、ニュージーランド、ロシア。欧州・ラテンアメリカ・アフリカの17カ国はそれぞれ、オーストリア、フランス、フィンランド、ドイツ、アイスランド、イタリア、ルクセンブルグ、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、スペイン、スウェーデン、スイス、英国、マルタ、ブラジル、エジプト。

¹⁵ 国内の批准手続きが通過していない国はそれぞれ、タイ、フィリピン、クウェート、マレーシア、ポーランド、デンマーク、南アフリカ。

¹⁶ 「欧州四大経済體競相加入『亞投行』、美中兩強金融戰對峙成形」The News Lens 關鍵評論（台灣）、2015年3月18日、<http://www.thenewslens.com/post/138941/>。

東南アジアのメコン川流域5カ国（タイ、ミャンマー、カンボジア、ラオス、ベトナム）に対して前回よりも金額を増やした政府開発援助（ODA）を実施すると発表し、さらにハード面の投資、技術移転、人材育成等の方法を通じて、メコン5カ国のインフラ支援を強化することを表明したが¹⁷、これは中国が主導する AIIB に対抗する意図があるとみられる。米日のこうした動きは、AIIB が与えるプレッシャーが相当大きいものであることを示している。

AIIB のほかに、もう1つ経済面での戦術ツールがシルクロード基金（SRF）である¹⁸。2014年末に開催された APEC で、習近平は「400億米ドルを出資して SRF を創設し、『一帯一路』沿いにある諸国のインフラ建設、資源開発、産業協力等の関連プロジェクトに対して投融资の支援を行う」と表明し、アジア域内の経済発展に注力し、「市場主導の原則」の運用に従って、初期は中央アジアおよび東南アジア諸国の交通インフラに焦点を当てるとした¹⁹。SRF 創設後の第1号案件は、2015年に署名した「中国・パキスタン経済回廊」のインフラ建設に当てており、同基金が正式に始動したことを象徴する案件となった。

AIIB と SRF の構想は、主に一帯一路沿道の開発途上国に向けてより多くのインフラ支援のための融資を行うものであり、米国が第二次世界大戦後の西欧諸国に対して物資や財政援助をした状況に近似

¹⁷ 「對抗亞投行、安倍近 1900 億元援湄公河 5 國」The News Lens 關鍵評論（台灣）、2015年7月5日、<http://www.thenewslens.com/post/185098/>。

¹⁸ 宋鎮照「『一帯一路』絲綢經濟跨區域戰略下的中國與東南亞關係發展：機會與挑戰」台北論壇、2015年2月24日、http://140.119.184.164/view_pdf/193.pdf。

¹⁹ 「願景與挑戰－『一帯一路』沿線國家風險評估」經濟學人智庫（The EIU）、2015年4月24日、<http://graphics.eiu.com/assets/images/public/One%20Belt%20One%20Road/One-Belt-One-Road-report-Chinese-Version.pdf>。

しているため、「中国版マーシャルプラン」とも呼ばれている。習近平の計画は、米国が戦後確立し、70年にも渡って国際金融秩序を支配した「世界銀行＋国際通貨基金＋米ドル」モデルをコピーし、この機会に「AIIB＋SRF＋人民元」という新たなモデルを構築して、欧州・アジアの相互連携によって人民元の国際化を促進し、域内でのハードカレンシーを目指し、中国主導の新しい国際金融秩序を打ち立てるとみられている。現在までに、AIIB および SRF は米日の予想を超えた速度で進展している。しかし、AIIB と SRF は本当に中国の新しい経済モデルの構築をけん引できるだろうか。一帯一路沿道諸国の国内情勢および国際情勢を見てみると、依然として議論の余地は大きい。中国の西進路線が必ず通る中央アジアは政治情勢が不安定で、投資リスクを大幅に引き上げている。また、中国が、スリランカ、カンボジアとの間で取り決めたインフラ建設の契約は、それぞれ国内の政権交代や NGO からの講義により停止に追い込まれ、返済不能な借款は今後直面しなければならないリスクになっている。このほか、中国の帝国主義的な影響拡大の方法に対して、フィリピン、ベトナム、マレーシア、ブルネイのように中国と南シナ海で主権争いがある国々は、参与は続けるものの二の足を踏んでいる状態だ。さらに、タイ、ミャンマー、カンボジア、ラオス、ベトナム等メコン5カ国は、AIIB への参加を表明すると同時に、日本からの ODA 支援を受け入れている。つまり、AIIB や SRF の準備が整い、現在のところ順調に進展し前途は明るく、しかも一帯一路沿道諸国および欧米諸国は皆、習近平が敷いたレールの上に見えるが、しかし、実際に直面しなければならないあらゆるリスクには精査の余地がある。

2 高速鉄道外交

一帯一路が欧州・アジア・アフリカを結び、自由貿易市場を構築するには、まずスムーズな交通の開設が必須であり、これは高速鉄道網の連結および建設にかかっている。この点から考えて、習近平および李克強首相は「高速鉄道外交」を強くセールスすることで、国を跨いだ高速鉄道および沿線国内の鉄道敷設への資金援助を通じて、中国の物資の輸送ルート²⁰を拡張し、中国の技術・製品を他国へ販売し、海外需要を増加させ、中国内部の経済成長率低下や内需減少といった問題を解決しようとしている。中国政府が積極的に一帯一路を推進する中で、中国の高速鉄道を隣国にセールスし、中国発の高速鉄道網を構築することで、中国と世界を連結させようとしている²¹。現在までに、海外で初となる中国の鉄道建設はトルコの高速鉄道で、2014年に開通した。中国との間に鉄道建設計画の覚書を交わした国は、アジアに限らず、アフリカのケニア、ナイジェリア、中南米のブラジル等、続々と協力の対象になっている。中国の高速鉄道網は着実に拡大しているように見えるが、実際は所期の通り順調というわけではない。2014年には、複数の国が国内外の政局の影響を受けて、契約や覚書を廃止あるいは解約するケースが出現している。たとえば、2014年3月、タイの憲法裁判所で国会を通過していた「大米換高鉄（高速鉄道とコメを交換する）」決議が否決され、タイは同年12月まで中国から再受注をしなかった。また、ミャンマーも2011年に中国との間で署名された「鉄道建設協力了解覚書」の廃止を宣言した。メキシコ政府も、中国企業が落札した高速鉄道計

²⁰ 「全方位推鐵高鐵有底氣、李克強『高鐵外交』引國際關注」今日新聞網、2014年10月16日、<http://www.nownews.com/n/2014/10/16/1457336/2>。

²¹ 「李克強被媒體稱為『高鐵俠』、高鐵外交連接世界」人民網、2015年3月31日、<http://politics.people.com.cn/BIG5/n/2015/0331/c1001-26778369.html>。

画案の廃止を決めている。さらに、ケニア、ナイジェリア、タイ、パキスタン、ブラジル等の国では、鉄道が高速鉄道の標準軌ではない軌間での建設となる。こうした中国の高速鉄道外交の進展から見ると、協力国との友好関係が最も重要であることが分かる。またそれ以外に、日本の干渉も軽視することはできない²²。

以上をまとめると、習近平の提唱する中国の夢、世界の夢実現のために採られた戦略および戦術ツールを見ると、一带一路のルートを開通するために、より便利で安全な輸送ルートが選択され、その中でもタイが地理的に重要な役割を演じている。AIIBと高速鉄道外交によって米日中のアジアにおける勢力争いが浮上したが、列強が勢力拡張に着手する条件として、いずれもタイを積極的に取り込もうとしていることが分かる。しかし、タイ側はその立場が揺れ動いており定まっていない。では、習近平の中国の夢実現の戦略においてタイはどのような地位にあり、どういった役割を演じているのだろうか。以下に検討を進める。

五 中国の戦略におけるタイの地位

タイは1932年に専制君主制を撤廃して以来、外交政策として実用主義と高い柔軟性を特徴としており、「風（強権）になびく」(bend with the wind)あるいは「風の中の竹」(bamboo in the wind)などと評されている。第二次世界大戦および冷戦の間、タイは列強と友好的な立場を調節することで、領土および主権は無傷のまま、自主独立を守るという外交政策を採った。21世紀に入って、アメリカのアジア回帰に加え中国が台頭してくると、タイの東南アジアにおける重要性は再び上昇した。とりわけ中国は、タイを引き込んで早急に

²² 日本は2015年にタイ高速鉄道の契約を取得、これについては後ろの章で詳述する。

東南アジアの重要なルートを開通しなければならないと考えている。2014年5月22日にはタイで軍事クーデターが起こったが、この間双方のトップは同年末までに3度の相互訪問を実施しており、相互の接触は頻繁で（表1）、中タイ両国の鉄道協力了解覚書および農産品貿易協力了解覚書も取り交わされた。2015年9月末までにはさらに3度のトップ間相互訪問を実施し、双方の関係が密接であることが分かる。

表1 中タイ要人相互訪問スケジュール

日程	タイ中両国の相互訪問	備考
2014年11月9日	タイ首相が北京 AEPC で習近平と会談	
2014年12月19、20日	中国李克強首相がタイ訪問	「中タイ鉄道協力了解覚書」「中タイ農産品貿易協力了解覚書」
2014年12月22-23日	タイ首相が中国訪問	
2015年2月5日	習近平特使・孟建柱がタイ訪問	
2015年7月21日	中国政協主席・俞正声がタイ訪問	
2015年9月4日	タイ副首相兼国防大臣・プラウィットが中国訪問	

（出典）筆者作成

以下、南北経済回廊、タイ高速鉄道、クラ地峡運河、南部経済回廊の4つの要路について考察する。

1 南北経済回廊の開通

南北経済回廊は中国と東南アジアをつなぐ非常に重要な道路建設であり、同時に大メコン圏（Greater Mekong Subregion, GMS）経済回

廊におけるたいへん重要な計画でもある。2011年、メコン川で中国人船員が殺害される事件が発生し、メコン川の船舶輸送は中断され、多くの懸念が残った。加えて、以前は南北経済回廊でラオス・ファイサーイに到着した後はフェリー経由でしかタイ・チェンコーンに到着できなかったため、非常に不便で、中国・ラオス・タイの間の交通の障害になっていた。しかし2013年11月11日、タイとラオスとの間に第4友好橋が開通したことで、南北経済回廊が完全に開通し、多くの時間とコストを節約できるようになった。現在、中国の昆明市から雲南省磨憨の国境都市を越えて、ラオスのポーテン出入国検査場から入国し、ファイサーイ到着後は友好橋を利用してチェンコーンまで行くことができる²³。現在建設を計画しているタイ高速鉄道と接続すれば、さらに輸送時間は短縮される。今後は、バンコクまで南下した後に、さらにマレーシアを南下して直接シンガポールまでつながることができる。南北経済回廊の全長は1,807キロメートルで、そのうち中国が約688キロメートル、ラオスが229キロメートル、タイが約890キロメートルである²⁴。南北経済回廊は2013年に全線開通し中国と東南アジアの交通網をよりスムーズにただけでなく、中国西部と東南アジアをより効果的に接続することができる。中国の「西部大開発」計画にとって重要なルートと市場が切り開かれたことで、一帯一路の発展はさらに加速することになるろう。

2 タイ高速道路建設

1995年当時、マレーシアのマハティール首相はASEANサミット

²³ 第4タイ・ラオス友好橋は、タイのチェンコーン郡とラオスのファイサーイ郡を結ぶ、全長480メートルの橋。

²⁴ “Greater Mekong Subregion Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum (STF-7),” August 20-21, 2002, <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/29577/gms-stf7.pdf>.

において、シンガポールを出発してマレーシア、タイ、ラオス等の国を通り、中国・昆明市まで達するアジア横断鉄道の建設を提唱した²⁵。2006年11月10日、国連アジア太平洋経済社会委員会（United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, UNESCAP）のアジア交通部長級会議が韓国のプサンで開催され、会議において「アジア横断鉄道に関する政府間協議」（Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network）が取り決められ、2009年に発効した²⁶。3つの主要経路の1つである南部回廊は、欧州と東南アジアを結び、トルコ、インド、バングラデシュ、ミャンマー通ってタイに至り、北へは中国・雲南省まで、南へはマレーシアを経由しシンガポールまで通じる²⁷。同経路はさらに3つに細分され、昆明市から出発し経由するルートはそれぞれ、（1）東経路：ハノイ・ホーチミン・プノンペンを経由、（2）西経路：ミャンマーとの国境にある雲南省瑞麗・ヤンゴンを経由、（3）中経路：ラオスのヴィエンチャンからタイに至るもので、3経路ともバンコクで合流し、シンガポールまで直通で南下する²⁸。

中国はここ数年、一貫して東南アジアへの影響力を拡大させようとしており、アジア横断鉄道はその上で非常に重要な役割を担っている。しかし、中国はベトナムやミャンマーとの関係が悪化しているため、東・西経路の建設に支障をきたしており、このため中国は

²⁵ 劉稚「泛亞鐵路建設的由來與發展」『當代亞太』（北京）第11期（2002年）、頁45~48。

²⁶ “Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network,” Nov. 6, 2013, <http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR-Agreement-Consolidated-6Nov2013-Eng.pdf>.

²⁷ 聶永有、趙蕾「中國對東南亞地區的地緣戰略重構與區域政治、經濟價值提升—基於構建泛亞鐵路網的構想」『學術研究』（廣東）第3期（2012年）、頁46~51。

²⁸ 関連地図は下記を参照。United Nation ESCAP, http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR%20map_GIS.pdf.

タイを経由する中経路に重点を置いている。2014年5月22日、クーデターによりタイの軍事政権が樹立すると、欧米諸国や国際組織等から非難が集まったが、中国だけは善意を寄せ、タイの高速鉄道2本の建設権を獲得した。計画によれば、タイは中国の高速鉄道技術を導入し、7,414億バーツを投じて高速鉄道2本を建設する計画を立てている。1本はバーンパーチー（Ban Prachi）を北上しチェンラーイ県の国境都市であるチェンコーンに至り、その先は南北経済回廊と接続する。もう1本は、チョンブリー県（Chon Buri）のマップタープット（Map Ta Phu）港口から北上しノンカーイ（Nong Khai）に至り、その先は中国・ラオス鉄道と接続する。2014年12月19日、李克強首相がタイを訪問した際、プラユット首相と中タイ鉄道協力了解覚書を取り交わし、新しい覚書では、車両の最高時速は160キロメートルまで引き下げられたが、総延長距離は当初の約300キロメートルから800キロメートル余りまで引き伸ばされた。

中国とタイ両国は高速鉄道とコメを交換する協議に署名したものの、この間、日本もタイ高速鉄道のプロジェクト契約を勝ち取ることとずっとあきらめてはいなかった。加えて、中国が交わしたタイへの借款の金利は2.5%に及んでおり、このことでタイ側は中タイ鉄道協力にいささかの懸念を抱いていた。2015年5月27日、タイと日本は鉄道協力了解覚書を交わし、日本の新幹線技術を導入して、バンコクからチェンマイまでの高速鉄道建設を実施することとなった。また、日本はタイに対して低金利の借款を提供するとし、金利は1.5%を超えず、経費は約2730億バーツとなる見通しで、金利が低いだけでなく、経費も抑えている。さらに日本側は、カーンチャナブリー県（Kanchannaburi）からバンコクを経由しサケーオ県（Sa Kaeo）に至る鉄道およびバンコクからチョンブリー県レムチャバン港（Laem Chabang）に至る支線のアップグレードについても協力する

ことを同意しており、中国よりも好条件を提示しており、中国とタイの鉄道建設に関する後続協力を大きな不確実性をもたらしている。

3 クラ地峡運河の掘削

クラ地峡運河は17世紀からすでに議論が始まっていたが、当時は技術が発達しておらず、掘削が非常に困難であったため、棚上げにされていた。ここ数年来、南シナ海の主権争いが日増しに激しくなり、その上マラッカ海峡では海賊による襲撃が頻発し、クラ地峡運河が開通すれば、上述の問題を解決できるほか、アマンダン海を經由してインド洋や太平洋ともつながることができる。中国が現在の石油輸入の輸送ルートは大部分がマラッカ海峡を經由しているため、相当の時間とエネルギーコストを消費しており、クラ地峡運河が開通すれば、航程は約1200キロメートル短縮され、約39万米ドルの交通エネルギー費用が節約でき、運航時間も2~3日間短縮できると予想されている。このため、クラ地峡運河建設には200億~300億米ドルを要するものの、中国を含む多くの国々が建設への協力を表明している。

しかし、実際には、現段階でタイがクラ地峡運河の掘削をする予定だが、タイは国内外の課題に直面している。国内政治要素について言えば、クラ地峡運河は、タイ国内でイスラム教徒を主とするナラーティワート(Narathiwat)、パッターニー(Patani)、ヤラー(Yala)の南部3県とその他の地域との関係をいっそう悪化させる恐れがある。国際政治要素について言えば、まず、シンガポールが長期にわたって米国の堅実な同盟国として存在しており、米国はシンガポールを通じて効果的にマラッカ海峡をコントロールすることで、中国をけん制している。これはまた、中国がタイのクラ地峡運河掘削の協力を積極的である主な原因でもあり、クラ地峡運河の開通は当然

シンガポールの戦略的地位に影響し、ひいては米国の影響力にも及ぶ。このため、米国の態度がクラ地峡運河建設計画成功のかぎの1つとなっている。次に、日本が長期にわたって東南アジアとの関係を構築しており、GMS内の国家と密接な関係にあり、しかも米国にとって日本は東アジア地区の重要な同盟国でもある。それゆえ、日本がこれまでに築いてきた域内の多国間における友好な関係を壊すことは避けたく、クラ地峡運河について軽率な言動をとることはないとみられる。

4 南部経済回廊

GMSは1992年にアジア開発銀行の協力の下で成立し、1998年にマニラで開催されたGMS第8回部長級会議において、「三縦三横」 「経済回廊」(economic corridors)建設の戦略構想が提起された²⁹。2008年には第1回経済回廊フォーラム(Economic Corridors Forum)が開催され³⁰、最近では2015年6月に中国・昆明で同会議が举行された。ここから、GMSが経済回廊建設を重視していることが見てとれる。

「GMS交通戦略：2006~2015」には、合わせて9本の回廊建設が計画され、経済回廊建設の重要な基礎を構成している³¹。

²⁹ 洪昆輝「大湄公河次区域国際合作與三條經濟走廊建設」中國軟科學(北京)第10期(2004年)、頁113~120。藍科銘「大湄公河次区域經濟合作研究」外貿協會市場研究處 2011年11月20日、<http://www.teema.org.tw/epaper/20111221/download/report01.pdf>

³⁰ 李晨陽「中國與東盟互聯互通的發展」劉稚編『大湄公河次區域合作發展報告(2011~2012)』(北京:社會科學文獻出版社、2012年)、頁19~35。Wiemer, Calla, *Economic Corridors for the Greater Mekong Subregion* (Singapore: East Asian Institute, 2009).

³¹ 「大湄公河次區域經濟合作計劃」2015 亞洲開發銀行、<http://www.adb.org/sites/default/files/publication/160530/gms-brochure-cn-final-web-uploading.pdf>。経済回廊に関する議論については、以下を参照。Asian Development Bank, *Corridor Chronicles: Profiles of*

(1) 北部経済回廊：中国・防城港市→中国・南寧市→中国・昆明市→中国・大理市→中国・瑞麗市→ミャンマー・ミューズ (Muse) →ミャンマー・マンダレー (Mandalay) →ミャンマー・タム (Tamu)。

(2) 東部経済回廊：それぞれ中国・昆明市・中国・南寧市・中国・海防港市等3箇所からベトナム・ハノイ (Ha Noi) を経由→ベトナム・ダナン (Da Nang) →ベトナム・クイニョン (Quy Nhon) →ベトナム・カマウ (Ca Mau)。

(3) 中部経済回廊：ラオス・ポーテンからラオス・ヴィエンチャンを経由した後、2経路に分岐。1本目の経路はタイ・ムックダーハン (Mukdahan) からラオス・パークセー (Pakse) を通り、カンボジア・プノンペン (Phnom Penh) に至った後、南部沿海経済回廊に合流。もう1本はタイ・ノンカーイ (Nong Khai)、タイ・ナコーンラーチャシーマー (Nakon Ratchasima) を経た後、タイ・サッタヒーブ (Sattahip) に至り、南部沿海経済回廊に合流。

(4) 西部経済回廊：ミャンマー・タムから南下しミャンマー首都ネピドー (Nay Pyi Taw) を経由、ミャンマー・バゴ (Bago) に至った後、分岐。1本目はミャンマー・ヤンゴン (Yangon) に至り、もう1本はミャンマー・モーラミヤイン (Mawlamyine) に至り、東西経済回廊に合流。

Cross Border Activities in the Greater Mekong Subregion (Manila: Asian Development Bank, 2009); Asian Development Bank, *Economic Corridor Development for Inclusive Asian Regional Integration: Modeling Approach to Economic Corridors* (Manila: Asian Development Bank, 2014); Asian Development Bank, *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor* (Manila: Asian Development Bank, 2010); Asian Development Bank, *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion North-South Economic Corridor* (Manila: Asian Development Bank, 2010); Asian Development Bank, *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion Southern Economic Corridor* (Manila: Asian Development Bank, 2010).

(5) 南部系座回廊：ベトナム・クイニョン (Quy Nhon) から西に向かい、カンボジア・シェムリアップ (Siem Reap) を経由し、タイ・バンコク (Bangkok) に入り、ミャンマー・ダウェイ (Dawei) に至る。

(6) 南北経済回廊：中国昆明市を南下し、ラオス・フアイサーイ、タイ・チエンコーンを通りタイ・バンコクまで至る。

(7) 東西経済回廊：ベトナム・ダナン (Da Nang) を西に向かい、タイ・ムックダーハーン (Mukdahan)、タイ・ピッサヌローク (Phitsanulok) を経由し、ミャンマー・モーラマインに至る。

(8) 東北経済回廊：ベトナム・タインホア (Thanh Hoa) を西に向かいラオス・ルアンパバーン (Luangprabang) を経由後南下してタイ・バンコクに至る。

(9) 南部沿海経済回廊：ベトナム・カマウ (Ca Mau) からカンボジアを経由して北上しタイ・サッタヒーブに入った後、タイ・バンコクに至る。

目下、縦方向に走る南北経済回廊 1 本と東西経済回廊、南部経済回廊の横方向 2 本の建設がおおむね完了している³²。1 縦 2 横の経済回廊を仔細に観察してみると、タイのピッサヌロークとバンコクが繋がっており、タイが大メコン圏経済回廊において重要な地位にあることが分かる。中国は、クラ地峡運河を開通させ、安全にインド

³² Ishida, Masami, "Evaluating Effectiveness of GMS Economic Corridors: Why More Focus on Bangkok-Hanoi Road Than East-West Corridor?" In Guy Faure ed., *New Dynamics between China and Japan in Asia: How to Build the Future from the Past?* (Singapore: World Scientific, 2010), pp. 233~248; Taillard, Christian, "Corridor Linkages in the Greater Mekong Subregion: New Implications for Peninsular and Regional Powers." In Guy Faure ed., *New Dynamics between China and Japan in Asia: How to Build the Future from the Past?* (Singapore: World Scientific, 2010), pp. 187~231 を参照。

洋に出るための代替案として建設を模索しているが、現段階ではクラ地峡運河の掘削実施は政治的に非常に難しく、そこで南北経済回廊を通して昆明から一路南下しタイに入り、東西経済回廊を利用してミャンマーのモーラミヤインからインド洋に出るか、あるいはバンコクから南部経済回廊を利用して、ミャンマーのダウェイ深海港を経由し、インド洋に出るようになる。このため、ミャンマー当局は、1996年時にはすでにタイと覚書を交わしており、60年のBOT契約を通して、580億米ドルの経費を投入し、周辺的高速道路の整備やダウェイ深海港および経済特別区の開発に当てている³³。こうしたことから、バンコクからダウェイを経由するルートが非常に重要であることがわかる。

中国の一帯一路構想において、東南アジアは重要な地位にあり、この機会にインド洋までのルートを効果的に開通することを計画しており、その中でもタイが担う役割は相当に大きい。以上の分析では、第4友好橋の開通により、南北経済回廊が完全開通し、貨物や人的往来が昆明市からバンコクまで直通となっただけでなく、さらにはシンガポールまで達することができるようになったことが明らかになった。またそのほかに、建設計画中である南部経済回廊により、中国のインド洋進出ルートがさらに付加されることになる。しかし、クラ地峡運河とタイ高速道路の建設は、所期の目的通りには進行しない恐れがあり、タイ国内の政局と切り離せない関係にある。

³³ Min, Aung, and Toshihiro Kudo, "Newly Emerging Industrial Development Nodes in Myanmar: Ports, Roads, Industrial Zones Along Economic Corridors," in Masami Ishida ed., *Emerging Economic Corridors in the Mekong Region* (Bangkok: IDE-JETRO Bangkok Research Center, 2012), pp. 187-230.

六 まとめ

2012年に習近平が提唱した中国の夢、ならびに2013年後半に提唱した中国の夢実現のための戦略――帯一路は、中国のここ数年の政策方針の基礎を決定づけた。しかしながら、夢と帯一路をただ語るだけでは、絵に描いた餅に過ぎず、中身がないだけでなく、同時に中東アジアの政情不安や、米日のけん制、南シナ海の主権、各国の国内情勢等、現実には相当多くの困難や課題に直面しており、多くの不確定要素が帯一路構想の実施に直接影響を与える可能性を持っている。このため、戦術ツールの組み合わせが極めて重要になる。中国は資金流通（AIIB および SRF）と交通網整備（高速鉄道外交）の2つのツールを採用し、インフラ建設に必要な資金の提供とヨーロッパ・アジア・アフリカの交通路線網の開通という方法を通して、帯一路を実行しようと試みている。資金流通に関しては、SRFが2015年4月に第1号案件を受注し、AIIBは同年6月に創設参加表明をしたうち50カ国が協定に署名した。また、交通網の面でも、習近平および李克強の強いセールスの下、異なる地域から多数の国家が了解覚書や協定に署名している。帯一路はもはや中身の無い理想の戦略ではなく、戦術ツールを組み合わせることで、正式に始動しているのである。

しかし、前述のように、中国が解決を最も必要としている困難や課題が依然として残されている。中国内部では、各地方政府が帯一路の列車にわれ先に乗ろうと、中央政府から資源を確保しようと躍起になっている。しかし、これらの資源がいかに関運用され、提出された計画の実行可能性がどの程度であるか、さらには長きに渡って汚職腐敗が深刻化していた状況は本当に効果的に抑制されたのかといった疑問が残る。このほか、国際的に見てみると、帯一路が

けん引する中で、各国が中国と覚書や契約を取り交わしたが、一部の国家からは撤回や解約という動きが出ている。中国製の世界の夢というスローガンはどの程度の影響力があり、どの程度の保証が提供されるのであろうか。中国が主導の新しい国際金融秩序を構築しようとする中で、世界からの中国のこの看板に対する信頼度はどの程度のものであろうか。中国はその内部で長期的に汚職腐敗の問題を抱えているほか、米日からは中国が主導する AIIB に対して公正なガバナンスが確保できるかという懸念を抱かれている。中国は国内の過剰生産能力のはけ口を作ろうとするのと同時に、過去の腐敗や非効率といった国内の悪習もともに放出しようとはしてまいか。中国主導の「AIIB+SRF+人民元」モデルは、本当に市場主導の原則に従って運用されるのであろうか。これらの疑問はすべて直接的、あるいは間接的に沿道諸国による中国製の世界の夢のリスクアセスメントに影響する。国内外の問題に関わらず、中国製世界の夢の実現可能性およびその完成度に影響し、中でも最も重要であるが、最も不足しているのは、ほかでもなく監督メカニズムであろう。習近平は就任後、「反腐敗」運動に尽力しているものの、2014年にトランプペアレンシー・インターナショナルが発表した「腐敗認識指数」(Corruption Perceptions Index, CPI)で、中国のランキングは175カ国のうち2013年の80位から100位に下落しており³⁴、このことから汚職腐敗の問題がいまなお相当に深刻な問題として存在していることが明らかであり、監督メカニズムの不足は結果として中国製の世界の夢を砂上の楼閣たらしめ、美しくも実現が難しいものとなる。

³⁴ 「国際透明組織公佈 2014 年全球清廉印象指數 (CPI) 新聞稿」国際透明組織台灣總會, 2014 年 12 月 3 日, <http://www.tict.org.tw/front/bin/ptdetail.phtml?Part=20141202&Rcg=100041>。

一方で、タイでは2014年5月22日に再び軍事クーデターが宣言され、軍により憲法が廃止され、同時に行政権と立法権を接收し、政治改革を通じて、2017年に民政移管が実施される予定である。クーデター発生後、欧米諸国や国際組織は次々と非難を表明し、タイの迅速な民主政治の回復を求めたが、その中で中国だけがタイに善意を示し、要人の相互訪問等を通じて友好関係を確立し、タイの軍事政府もその好意に応じて2本のタイ高速鉄道建設の契約を取り交わした。しかし、タイの政治版図に基づいて分析を加えれば、次回の選挙で勝利すると目されているのは、親タクシン派のタイ貢献党（Puea Thai Party）で、もしそうであれば、中国とタイの間の変化はどのような変化が生まれるのだろうか。中国とタイの軍事政権が交わした高速鉄道計画の契約にも変化が生じるだろうか。それゆえ、タイの総選挙がいつ実施され、その選挙の結果如何がいずれも中タイ両国の正常な関係に重大な影響を及ぼすと見られる。これは、今後の中タイ関係を観察する重要なポイントとなろう。

（投稿：2015年8月8日、採用：2015年9月18日）

翻訳：西方亜希子（フリーランス翻訳者）、『問題と研究』編集部

一帶一路戰略下的中國與泰國

林 珮 婷

(佛光大學公共事務學系兼任助理教授)

陳 尚 懋

(佛光大學公共事務學系教授兼系主任)

【摘要】

中國國家主席習近平於 2013 年上台之後，提出「中國夢」的概念，而後演變成為「亞洲夢」，如今更進一步在亞太自由貿易區 (Free Trade Area of the Asia-Pacific, FTAAP) 的帶領之下，連結太平洋東岸的美洲國家形成「亞太夢」。在亞太夢的願景下，中國持續向外發展與週遭國家的關係，主要的戰略思考即為「新絲路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」(簡稱一帶一路)。一旦一帶一路得以實現，中國的願景不排除更進一步連結歐洲與非洲，擴大為「世界夢」。然而，這些願景如何落實？本文將從中國的戰術工具 (包含亞洲基礎建設投資銀行、絲路基金與高鐵外交) 及扮演重要鄰國角色的泰國切入討論。說明自 2014 年軍事政變後的帕拉育 (Prayuth Chan-o-cha) 政府與中國的雙邊關係變化，並從四條交通要道來說明泰國在中國願景中扮演的重要角色與地位。

關鍵字：中國、泰國、一帶一路、經濟走廊

Sino-Thai Relations under the “One Belt, One Road” Project

Pei-Ting Lin

Adjunct Assistant Professor, Department of Public Affairs,
Fo Guang University

Shang-Mao Chen

Professor / Chairman, Department of Public Affairs, Fo Guang University

[Abstract]

At the 2014 APEC Summit, serving as the host of the meeting, Beijing facilitated the adoption of the Beijing Roadmap for APEC’s Contribution to the Realization of the FTAAP, an initiative that signals the official commencement of the Free Trade Area of the Asia Pacific (FTAAP) and symbolizes the extension of Chinese influence to the East Pacific.

Since his inauguration, China’s President Xi Jinping subsequently proposed the concepts of “Chinese Dream”, “Asian Dream” and “Asia-Pacific Dream”. The three Dreams are composed by three strategic concepts, including the FTAAP, the New Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road (One Belt, One Road). The three concepts are further strengthened by the strategic tools of the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), Silk Road Fund (SRF) and China’s railroad diplomacy. Once China’s strategic thinking is realized, the Chinese Asian Dream, based around Asia and Oceania may connect with the Americas through the FTAAP and establish the Asia-Pacific Dream. A “World Dream” is therefore not far away if such network further extends to Europe and Africa.

Amidst China's strategic planning, Thailand's strategic position gives the country an important geopolitical role. Since the military coup in 2014, the newly inaugurated Prayuth Chan-o-cha government has received severe criticisms from the US and the EU and turned towards maintaining cordial relations with China. As such, this paper seeks to discuss the potential transformation to China-Thailand relations and the role of Thailand in the context of One Belt, One Road and China's Dreams. The discussion will focus on four aspects: the Kunming-Bangkok Expressway, the Thailand high speed railway, the Kra Isthmus and the Bangkok-Dawei Economic Corridor.

Keywords: China, Thailand, One Belt, One Road, Economic Corridors

〈参考文献〉

- 「大湄公河次區域經濟合作計劃」2015 亞洲開發銀行、<http://www.adb.org/sites/default/files/publication/160530/gms-brochure-cn-final-web-uploading.pdf>。
- 「全方位推鐵高鐵有底氣、李克強『高鐵外交』引國際關注」今日新聞網、2014 年 10 月 16 日、<http://www.nownews.com/n/2014/10/16/1457336/2>。
- 「李克強被媒體稱為『高鐵俠』、高鐵外交連接世界」人民網、2015 年 3 月 31 日、<http://politics.people.com.cn/BIG5/n/2015/0331/c1001-26778369.html>。
- 「國際透明組織公佈 2014 年全球清廉印象指數 (CPI) 新聞稿」國際透明組織台灣總會、2014 年 12 月 3 日、<http://www.tict.org.tw/front/bin/ptdetail.phtml?Part=20141202&Rcg=100041>。
- 「習近平：承前啓後繼往開來、朝著中華民族偉大復興目標奮勇前進」人民網、2012 年 11 月 30 日、<http://cpc.people.com.cn/n/2012/1130/c64094-19746089.html>。
- 「習近平訪巴簽署 51 項協議 20 項涉及能源合作」『21 世紀經濟報導』2015 年 4 月 22 日、<http://m.21jingji.com/article/20150422/3703e18e14b2bd842534744775948027.html>。
- 「對抗亞投行、安倍近 1900 億元援湄公河 5 國」The News Lens 關鍵評論 (台灣)、2015 年 7 月 5 日、<http://www.thenewslens.com/post/185098/>。
- 「歐洲四大經濟體競相加入『亞投行』、美中兩強金融戰對峙成形」The News Lens 關鍵評論 (台灣)、2015 年 3 月 18 日、<http://www.thenewslens.com/post/138941/>。
- 「願景與挑戰—『一帶一路』沿線國家風險評估」經濟學人智庫 (The EIU)、2015 年 4 月 24 日、<http://graphics.eiu.com/assets/images/public/One%20Belt%20One%20Road/One-Belt-One-Road-report-Chinese-Version.pdf>。
- 王俊評、張登及「『一帶一路』之內涵及其對美中關係之影響」『戰略安全研析』第 118 期 (2015 年 2 月)、頁 24~27。
- 王信賢、邱韋智「『一帶一路』：戰略意涵與內部資源爭奪」『戰略安全研析』第 118 期 (2015 年 2 月)、頁 13~15。
- 王毅「開啓中國外交新征程—王毅外長在『新起點、新理念、新實踐—毅外長在中國與世界』研討會上的演講」《世界知識》(上海) 第 1 期 (2014 年)、頁 28~31。
- 白墨「『四個全面』：習近平為『中國夢』解夢」BBC 中文網、2015 年 2 月 25 日、http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/02/150225_xijiping_4_con。
- 宋鎮照「『一帶一路』絲綢經濟跨區域戰略下的中國與東南亞關係發展：機會與挑戰」台北論壇、2015 年 2 月 24 日、http://140.119.184.164/view_pdf/193.pdf。
- 李文「中巴兩國簽署 460 億美元經濟走廊協議」BBC 中文網、2015 年 4 月 20 日、http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/04/150420_china_pakistan_agreement。
- 李晨陽「中國與東盟互聯互通的發展」劉稚編『大湄公河次區域合作發展報告 (2011~2012)』(北京：社會科學文獻出版社、2012 年)、頁 19~35。
- 洪昆輝「大湄公河次區域國際合作與三條經濟走廊建設」中國軟科學 (北京) 第 10 期 (2004

- 年)、頁113~120。
- 習近平「謀求持久發展、共築亞太夢想—在亞太經合組織工商領導人峰會開幕式上的演講」
『人民日報』(北京)、2014年11月10日、第2版。
- 陳欣之「從中共『主場外交』論析美『中』關係與中國大陸區域戰略之成效與前景」『亞太和平月刊』第6卷第12期(2014年12月)、<http://www.faps.org.tw/Pages/FocusManage/FocusDetail.aspx?id=464>。
- 葉靖斯「亞信峰會：習近平倡議亞洲新安全秩序」BBC中文網、2014年5月21日、
http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/china/2014/05/140521_china_russia_summit。
- 劉稚「泛亞鐵路建設的由來與發展」『當代亞太』(北京)第11期(2002年)、頁45~48。
- 蔡素蓉「習近平高唱新常態、經濟轉型保七挑戰大」『中央社』、2015年2月23日、
<http://www.cna.com.tw/news/acn/201502230183-1.aspx>。
- 聶永有、趙蕾「中國對東南亞地區的地緣戰略重構與區域政治、經濟價值提升—基於構建泛亞鐵路網的構想」『學術研究』(廣東)第3期(2012年)、頁46~51。
- 藍科銘「大湄公河次區域經濟合作研究」外貿協會市場研究處、2011年11月20日、
<http://www.teema.org.tw/epaper/20111221/download/report01.pdf>。
- 羅玲「觀察：中國在巴基斯坦為新疆打造出海口」BBC中文網、2015年4月21日、http://www.bbc.com/zhongwen/simp/china/2015/04/150421_ana_xi_pakistan。
- “Greater Mekong Subregion Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum (STF-7),” August 20-21, 2002, <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/29577/gms-stf7.pdf>.
- “Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network,” Nov. 6, 2013, <http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR-Agreement-Consolidated-6Nov2013-Eng.pdf>.
- Asian Development Bank, *Economic Corridor Development for Inclusive Asian Regional Integration: Modeling Approach to Economic Corridors* (Manila: Asian Development Bank, 2014).
- Asian Development Bank, *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor* (Manila: Asian Development Bank, 2010).
- Asian Development Bank, *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion North-South Economic Corridor* (Manila: Asian Development Bank, 2010).
- Asian Development Bank, *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion Southern Economic Corridor* (Manila: Asian Development Bank, 2010).
- Asian Development Bank, *Corridor Chronicles: Profiles of Cross Border Activities in the Greater Mekong Subregion* (Manila: Asian Development Bank, 2009).
- Ishida, Masami, “Evaluating Effectiveness of GMS Economic Corridors: Why More Focus on Bangkok-Hanoi Road Than East-West Corridor?” In Guy Faure ed., *New Dynamics between China and Japan in Asia: How to Build the Future from the Past?* (Singapore: World Scientific, 2010), pp. 233~248.
- Min, Aung, and Toshihiro Kudo, “Newly Emerging Industrial Development Nodes in Myanmar:

Ports, Roads, Industrial Zones Along Economic Corridors,” in Masami Ishida ed., *Emerging Economic Corridors in the Mekong Region* (Bangkok: IDE-JETRO Bangkok Research Center, 2012), pp. 187~230.

Taillard, Christian, “Corridor Linkages in the Greater Mekong Subregion: New Implications for Peninsular and Regional Powers.” In Guy Faure ed., *New Dynamics between China and Japan in Asia: How to Build the Future from the Past?* (Singapore: World Scientific, 2010), pp. 187~231.

United Nation ESCAP, http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR%20map_GIS.pdf.

Wiemer, Calla, *Economic Corridors for the Greater Mekong Subregion* (Singapore: East Asian Institute, 2009).