

2019年11月21日

MURC Focus

西バルカンの開発支援にシフトした中国の「一帯一路」戦略

～問われる EU の拡大戦略のあり方

調査部 研究員 土田 陽介

- いわゆる「一帯一路」構想に基づき欧州への物流網の整備を進める中国が、西バルカン諸国の開発支援戦略に本腰を入れている。中東欧諸国との関係緊張が、この流れを後押ししている。
- 中国はまた、ギリシャを起点に西バルカン諸国を経由して中東欧や西欧につながる一大物流構想（バルカン・シルクロード構想）を描いており、これも西バルカン諸国への接近につながっている。
- EUが西バルカン諸国で影響力を強めたいなら、無償資金協力も視野に入れた開発支援を押し進めていく必要がある。この動きが問うものは、むしろEUの拡大戦略のあり方にあると言えよう。

（1）西バルカン諸国に接近する中国

中国が西バルカン諸国の開発支援戦略に本腰を入れている。欧州連合（EU）が定義する西バルカン諸国とは、バルカン半島に属する諸国のうちまだEUに加盟していない諸国、具体的にはアルファベット順に、アルバニア、ボスニア＝ヘルツェゴビナ、コソボ、モンテネグロ、北マケドニア、セルビアの6ヶ国を指す地理概念である（図表1）。

2014年11月のAPEC首脳会議で習近平国家主席が「一帯一路」構想を公表する以前から、中国政府は西バルカン諸国を含む広義の中東欧16ヶ国と定期的に首脳会議（中国中東欧国家合作）を催し、経済協力関係の深化に努めていた。通称「16+1」と呼ばれたこの経済協力関係に基づき、中国は中東欧諸国のインフラ開発支援（図表2）に取り組んだ。

図表1. 中東欧と西バルカンの地理概念

広義の中東欧	
狭義の中東欧（11ヶ国） ヴィシェグラード4ヶ国 ・チェコ、ハンガリー、ポーランド、スロバキア バルト3国 ・エストニア、ラトビア、リトアニア 旧ユーゴ2ヶ国 ・クロアチア、スロベニア バルカン2ヶ国 ・ブルガリア、ルーマニア	西バルカン諸国（6ヶ国） ・アルバニア、ボスニア＝ヘルツェゴビナ、コソボ、モンテネグロ、北マケドニア、セルビア

（注）バルカン半島に属する諸国は元来「南東欧」（South Eastern Europe）と呼ばれていた。EUは現在、南東欧諸国のうちEUにまだ加盟していない諸国を西バルカン諸国と定義している。

（出所）筆者作成

図表 2. 中国による中東欧のインフラに対する開発支援プロジェクトの一覧表

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	テラナ国際空港買収	中国光大集団、富泰資産管理	不明	2016年完了
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	不明	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、中国輸出入銀行	不明	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＝オフリド間、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	バール＝ポリャレ間、スモコバツ＝ウバチ＝マテシェボ間高速道路	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）＝バール（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・ブピン橋建設	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）山野井茜（2018）図表 3 を加筆修正（原出所は European Parliament（2018）pp. 36-37, Table 6）

もっともその手法が贈与（無償資金協力）ではなく借款（有償資金協力）で行われたことに対して中東欧諸国の多くが反感を持つようになり、中国にする態度を慎重化させるようになった。中東欧の盟主的存在であるポーランドのモラヴィエツキ首相が2018年の首脳会議で出席を見送ったことは、その端的な事例と言える。

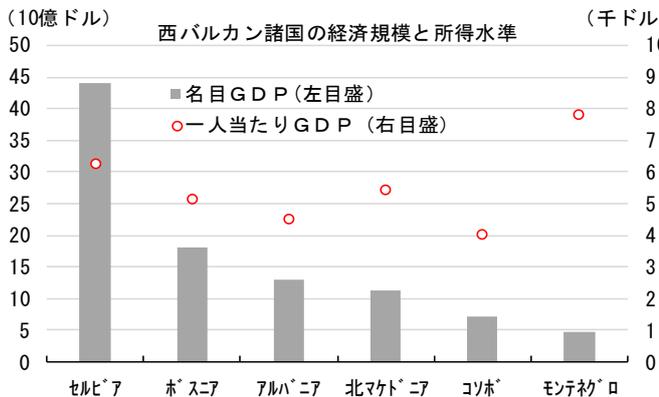
こうした事態を受けて中国政府は、開発支援の主な対象をEU加盟済の中東欧諸国から未加盟の西バルカン諸国にスイッチするようになっている。西バルカン諸国は開発が進んでおらず低所得であるため、資金ニーズが強い。それと同時に、EUに加盟していないためEUによる影響力も限定的である。これらのことを中国政府は好感していると考えられる。

（2）テストケースとしてのモンテネグロ高速道路計画

西バルカン諸国に対する中国の開発支援の実質的なテストケースとなっているのが、モンテネグロの高速道路計画である。図表 3 で示したように、モンテネグロは西バルカン諸国の中でも最も規模が小さく、人口はわずか60万人程度で、一人当たりGDPも約8000ドルと低い。この国で今、EUと中国の思惑が激しく交錯している。

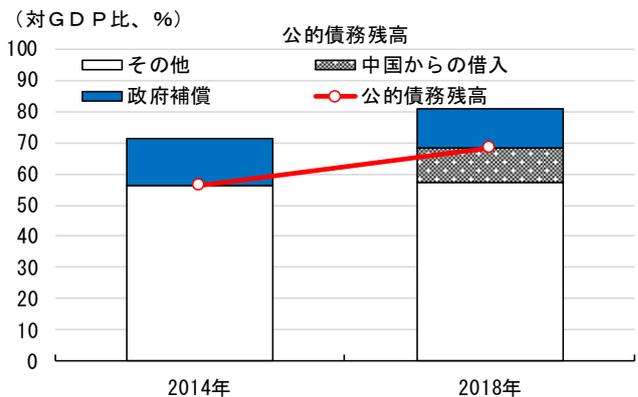
モンテネグロがアドリア海沿岸に有する良港バールとセルビアの首都ベオグラードを結ぶ高速道路計画のうち、モンテネグロ側の建設に対して、中国政府は7億ユーロ弱の有償資金援助を行った。その結果、モンテネグロ政府の債務（図表 4）はGDP比で10%以上増加、この状況をして欧米社会は同国が「債務の罠」に陥ったと否定的に評価している。

図表3. 西バルカンの小国モンテネグロ



(注) 2017年時点
(出所) 国際通貨基金 (IMF)

図表4. 急増したモンテネグロ政府の債務



(出所) モンテネグロ財務省

債務の膨張を受けてモンテネグロ政府は、2025年のEU加盟を実現するために緊縮政策、具体的には付加価値税の引き上げや子供手当の廃止などを実施せざるを得なくなった。しかしこの高速道路計画は、モンテネグロ政府が建設を切望していた国家的な事業であり、北部低開発地帯の経済活性化という政治的な意味合いも有していたため、政府は開発を優先した。

中東やロシアとの結節点である西バルカン諸国をEUの枠組みにどう取り込むかは、EUにとって長年の課題であった。にもかかわらずEUは、西バルカン諸国の経済開発支援には消極的なスタンスで臨んでいた。中国政府はこの「虚」を突き、西バルカン諸国に対する影響力を強めるために、積極的な開発支援に取り込もうとしたわけである。

(3) ギリシャから始まるバルカン・シルクロード

また中国は、ギリシャを起点に西バルカン諸国を經由して中東欧や西欧につながる一大物流構想を描いている。この「バルカン・シルクロード」(Bastian, 2017) と呼ばれる構想に基づき、中国はギリシャと西バルカン諸国を結ぶ物流網の整備の強化を試みている。なお2019年4月の「16+1」首脳会議にもギリシャを引き入れて、この枠組みを「17+1」に改組した。

中国政府は傘下の海運大手COSCO (中国遠洋運輸集団) を通じ、ギリシャ最大の港湾であるピレウス港を買収するなど、以前からギリシャに接近していた。景気停滞が長期化しているギリシャも中国マネーの呼び込みに対して次第に積極的となり、両国の関係は現在、非常に良好なものとなっている (土田, 2019)。

例えば2019年11月上旬、ミツオタキス首相の訪中後わずか1週間で習近平国家主席がギリシャを訪問し、ピレウス港を拡張する考えを示した。また中国の大手国有銀行の進出も決定し、ネッ

ト通販大手のアリババ集団もギリシャ製品の取り扱いを増やす意向を示している。ギリシャにとって中国は今や最大のスポンサーとも言える。

こうしたチャイナマネーの取り込みを通じた経済成長戦略は、人口が1千万人程度で内需が小さく、製造業の発展も限定的である小国のギリシャにとっては、それなりに合理的な選択であると評価できる。もちろん問題がないわけではないが、景気低迷が長期化しているギリシャにとって、投資の受入の拡大が不可欠であることも確かである。

(4) 問われているのはむしろEUの拡大戦略のあり方

欧米メディアは、こうした中国政府による西バルカン戦略に対して批判的に報じている。先述の通り、モンテネグロの高速道路計画については、この計画に対する中国政府による融資を受けてモンテネグロ政府が「債務の罠」に陥ったと否定的な論調を展開している。またEU自身も、中国が欧州の分断統治を図っているのではないかと警戒感を強めている模様である。

中国政府がその野心的な拡大経済圏構想に基づいて西バルカン諸国の開発支援に本腰を入れていることは確かである。一方で、EUは西バルカン諸国に対する開発援助が不十分であった事実もある。経済の開発を進めたい西バルカン諸国やギリシャが中国のマネーに好感を寄せることは、ある意味で当然と言えよう。

ユンケル前欧州委員長が自身の任期が迫るにつれて西バルカン諸国のEU加盟に対して前向きな発言を繰り返すようになり、18年5月にはブルガリアの首都ソフィアでEUと西バルカン諸国との首脳会議を開催するなど、EU首脳は西バルカン諸国とのコミュニケーションを深めようと試みている。一方で、EUが具体的な開発援助支援のパッケージを用意したわけではない。

EUが西バルカン諸国で影響力を強めたいのならば、無償資金協力も視野に入れた開発支援を推し進めていく必要があるのではないだろうか。中国政府の西バルカン戦略から問われてくるものは、むしろEUの拡大戦略のあり方そのものと言える。口を出す以上は金も出さなければ、EUが西バルカン諸国への影響力を強めることなどできないだろう。

参考文献

- 土田陽介（2019）「成長期待が高まるギリシャ～チャイナマネーの一段の活用など投資受入の拡大を目指す」『MURC Focus』2019年11月12日付
- 山野井茜（2018）「一带一路，中東欧の現状」『金融財政ビジネス』2018年8月23日付，4～7頁。
- Bastian, Jens (2017) *The Potential for Growth through Chinese Infrastructure Investments in Central and South-Eastern Europe along the “Balkan Silk Road”*, prepared for the European Bank for Reconstruction and Development with funding from the Central European Initiative.
- European Parliament (2018), *Research for TRAN Committee: The new Silk Route—Opportunities and Challenges for EU Transport*.

— ご利用に際して —

- 本資料は、信頼できると思われる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一的な見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。