

中国「一带一路」事業のスリランカへのインパクトとその評価

稲田 十一

はじめに

近年の中国の経済成長は著しく、その政治的経済的影響力の拡大はグローバルな課題にもなっている。特に、中国の習近平首席が 2013 年にカザフスタンと東南アジア歴訪時に打ち出し、2017 年に中国政府の公式の政策としても打ち上げられた「一带一路構想」(BRI: Belt and Road Initiative) の、東南アジアや南アジア諸国への経済的インパクトは大きい¹。2017 年 5 月には、北京で BRI 会議が開催され、29 カ国の首脳をはじめ、合計 130 の国・国際機関の代表が集まり国際的な注目を浴びた。他方で、パキスタンやマレーシアなどでの関連事業やその過大な債務負担に起因する課題は「債務の罟」として国際的にも大きな議論となっている。

スリランカは 2000 年代に入って、こうした BRI の関連事業が数多くおこなわれ、債務が拡大し、その是非が議論となっている。中国の「一带一路」構想は、「一帯 (one belt)」である陸のシルクロードにあたる中央アジア諸国で中国の政治的経済的影響力の拡大が顕著であり、「一路 (one road)」にあたる海のシルクロードの沿岸国である、スリランカのハンバントタ港やパキスタンのグワダル港の中国国営企業による開発と運営権の獲得など、中国のプレゼンスの拡

図 1. 中国の「一带一路」構想の地理的位置



(出所) <https://srilankabrief.org/2017/05/sri-lanka-in-a-balancing-act-over-chinas-one-belt-one-road-project/>

¹ 中国の「一带一路」構想に着いての文献は数多いが、例えば次を参照。ワン・イーウェイ、川村明美『「一带一路」詳説』日本僑報社、2017年。交通経済研究所『運輸と経済』（特別号―「一带一路」をどう読み解くか?）2018年12月号。

大が国際的に注目される問題となっている²。

本論では、2019年2月から3月にかけて現地調査を実施したスリランカにおける中国の「一帯一路」関連の事業とその政治的経済的インパクトについて取り上げる。本論では、特に以下のような論点に焦点を当てて、その実態と是非について、議論を整理することにした。

- ① 中国のBRIはスリランカの経済社会にどのようなインパクトを与えているのか。
- ② スリランカの内政や政治変化とどのように関連しているのか。
- ③ 「債務の罠」の状況はいかなるものか。
- ④ スリランカにおける中国の影響力拡大には、どのような功罪があるのか。

1. スリランカと中国の関係

(1) 政治経済関係の深化

中国とスリランカは1957年2月に外交関係を樹立し、1962年に最初の経済技術協定を締結した。1972年にはバンダラナイケ首相が訪中し、中国からの援助を受けるようになり、バンダラナイケ国際会議場は、当時の（無償）援助を象徴する案件である。

スリランカが中国との関係を急速に強化し始めたのは、おおよそ2005年以降であり、特に2007年のラジャパクサ大統領が北京を訪問した際には8つの経済協力協定を締結した。

2015年にラジャパクサからシリセーナに政権が交代し、中国への過剰な傾斜を修正し、中国とインドのバランスをより考慮するようになってきてはいるが、前政権時代に築かれた中国との緊密な経済関係は継続している。

具体的な数値で見ると、2016年のスリランカの輸入に占める比率は中国が第1位で約21.9%を占めている（インドが19.6%で第2位）。なお、輸出先は米国が第1位で26.6%、中国は2.0%で第8位にとどまっている³。投資に関しては、2013–2017年の海外直接投資（FDI）の国別比率を見ると、中国が15.1%で第1位である（シンガポールが11.1%で第2位）。

援助額を見ると、2016年の統計で、融資額は中国が17%でADB（アジア開発銀行）、フランスに次いで第3位（日本は15%で第4位）、贈与額は中国が33%で第1位（EUが18%で第2位、日本が15%で第3位）、総支出額でみると、中国が36%で第1位である（ADBが27%で第2位、世界銀行が12%で第3位、日本が8%で第4位）⁴。なお、日本は2009年までスリラン

² 「一帯一路」構想の対象地域での現実の姿を描写した文献として、例えば次を参照。トム・ミラー（田口未和、訳）『中国の「一帯一路」構想の真相』原書房、2018年。

³ Institute of Policy Studies, *Sri Lanka State of the Economy 2018*, Institute of Policy Studies of Sri Lanka, October 2018, pp.128-131.

⁴ Ibid. pp.132-134.

カに対する最大の二国間援助供与国であったが、2010年に中国に抜かれ、その後は中国の援助の比率は高まるばかりである。他方、近年の中国からの融資の拡大により、スリランカの対外債務に占める中国の比率は高まってきているが、それでも2016年時点で9%に留まっている。

中国の融資案件は、電力、灌漑・水供給、港湾、空港、鉄道、高速道路、等のインフラ整備事業が中核である。贈与案件としては、国立劇場（後述、写真2参照）、最高裁判所ビル、等がある。なお、2019年になって、中国が主導して設立された AIIB（アジアインフラ投資銀行）のスリランカ初の案件2件の貸付が合意され、その2件とは「土砂崩れ脆弱性緩和事業」（1.1億ドル）と「コロンボ都市再開発事業」（2.87億ドル）である⁵。

（2）中国のプレゼンス拡大の背景

近年、スリランカは中国の経済支援への依存を急速に高めつつあるが、スリランカに対する経済支援に関しては、2000年代までは世界銀行の融資が多く、二国間支援では日本が主要な ODA 供与国であった⁶。中国は2000年代前半までは主要な援助供与国ではなく、中国のスリランカに対する経済支援が拡大するのは2000年代後半からである。

中国は2004年末に発生したインド洋津波関連の支援をいち早く表明し、復興支援策も積極的に行った。経済関係では、ハンパントタの石油貯蔵地区建設などの合意がなされ、その後、南部のハンパントタ港とともに北西部沿岸に位置するノロッチョライ火力（石炭）発電所の建設も中国が行った。このように中国はスリランカに津波支援をきっかけにして大規模インフラ開発に関与しはじめた。

スリランカでは、長年にわたり多数民族のシンハリ人と北部・東北部を中心に居住するタミル人との間で対立があり、とりわけ「タミール・イーラムの虎（LTTE）」と中央政府との内戦は長く続いた。ラジャパクセ政権は LTTE に対し強硬な対応を進め、スリランカ軍は LITE を徐々に追い詰めて行った。そうした政府軍の攻勢（LTTE にとっての戦況悪化）とともに、北部に住む人々の生活状況は悪化することになった。2007年12月には米国が北部の人権状況の悪化に鑑みてスリランカへの軍事援助を停止し、インドもそれに同調せざるを得ず、そのタイミングで、中国はスリランカに対する軍事支援を強化した⁷。

中国の支援は、津波復興も軍事支援も、スリランカ政府にとってタイミング良くかつ大規模であった。内戦の終結に向けた武器供与やインフラ開発の資金を供与しただけでなく、内戦末

⁵ Press Releases, *The First Two Sri Lankan Projects Funded by the Asian Infrastructure Investment Bank*, Department of External Resources of the Ministry of Finance of Sri Lanka, 2019/4/30.

⁶ 2000年代前半までのスリランカに対する援助は世銀や日本などからの援助が中心で、スリランカの市場経済化や安定を支援していた（Bastian, 2007）。

⁷ 荒井悦代『内戦終結後のスリランカ政治』アジア経済研究所、2016年、110頁。

期の人権問題で国際社会から批判されるスリランカを国連の場において擁護した。そうした状況の中で、スリランカは徐々に「中国依存」ともいえる状態になっていった。内戦終結直後の2009年6月にはラジャパクサが「国の尊厳と主権に反するような条件を出す国や援助機関の援助は受けない」と発言し、2010年7月末、コロンボで開催された国際会議で財政計画副大臣は、「もはや西欧や国際機関からの微々たる援助に頼る必要はない」と発言した⁸。そして、2010年にはついに中国は対スリランカ援助（融資額）において日本を抜いてトップドナーになった。

2010年は10月末から11月にかけてラジャパクサら主要閣僚が訪中し、同月、中国の建設によるハンバントタ港が開港した。ラジャパクサ政権下では中国との関係が深まり、「一带一路」構想への協力表明、後述するコロンボ国際金融シティの建設開始、中国潜水艦の寄港といった2014年の一連の動きは、ラジャパクサの中国依存ともいえる密接で強固な関係を明確に示している。

一方で、中国関連のプロジェクトに関しては早くから野党や現地メディアなどが、経済的合理性、貸出し利子率が他の援助機関・国よりも高いこと、手続きの不透明性、政権との不適切な関係（汚職）について疑問を呈していた。そして政権との関係強化の背後には政権幹部への便宜供与などの不適切な関係もあるとして、政権が過度な中国依存にあると危険性を指摘していた⁹。

そうした中で、再選をめざして実施した3度目の大統領選挙では、野党共通候補のマイトリバーラ・シリセーナに政権の座を譲り渡すこととなった。この変化をもたらした要因のひとつは、中国への過度な依存に対する国民の不信感であったとみられる。新政権設立直後に、ラジャパクサ政権下で進められていた大規模インフラ事業の見直しを行う委員会が設けられ、1年程度の再検討と中国との再交渉が試みられたが、一度着手された事業を途中でやめることは、かえって債務のみを残すことになりかねず、結局のところ、ラジャパクセ政権時代に開始された事業は継続されている¹⁰。

2. スリランカにおける中国のBRI関連事業

中国が主導して進められた主要な事業は数多くあるが、その中で金額も多く注目を浴びてきた主要な事業は、①コロンボ国際金融シティ（CIFC）、②ハンバントタ港・空港および周辺の工業団地、等である。以下で、順にその状況と課題を整理しておこう。

⁸ 同上、112頁。

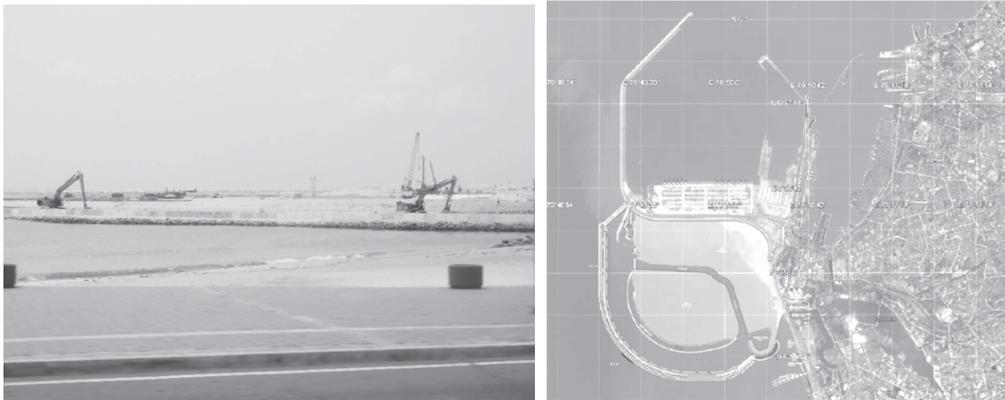
⁹ 同上、17頁。

¹⁰ コロンボ大学専門家へのヒアリング（2019年3月8日）。

(1) コロンボ国際金融シティ (CIFC)

コロンボ国際金融シティ (CIFC: Colombo International Financial City) 事業は、以前はコロンボ・ポートシティ (CPC: Colombo Port City) 事業と称されていたものであり、コロンボの海外沿いに新たな金融・保険・運輸などの総合的なビジネス拠点を建設し、約 8 万人の雇用を想定した巨大大業である。最終的な完成は 2030 年をめざし、事業の第 1 期として 14 億ドルの投資がなされ、第 2 期には合計 130 億ドルの投資が計画されている、スリランカ史上最大の投資案件である¹¹。

多くの中国関連事業が中国からの借款で行われていたのとは異なり、この事業は中国企業 (国有企業) による投資案件であり、スリランカ港湾局と中国港湾行程有限責任公司の間で、第 1 期事業として総額 14 億ドルの覚書が締結され、工事は中国交通建設集团有限公司 (CCCC、実際はその子会社の中国港湾エンジニアリング公司) が実施している。コロンボ港南側ターミナルの南に、269 ヘクタールの土地を造成しつつある (写真 1 および図 2 参照)。このうち 20 ヘクタールは CCCC が保有し、88 ヘクタールは同社に 99 年間リースされると報じられている¹²。



(左) 写真 1. コロンボ海外沿いの CIFC の工事現場 (2019 年 3 月筆者撮影)

(右) 図 2. CIFC 事業の位置 (Karthik Sivaram, 'Locked-In' to China: The Colombo Port City Project, 2017 より)

前政権で進められたあまりに巨大な事業であるため、2015 年の政権交代により工事が一時中断されたが、約 1 年後、再開されている。その経緯は以下のようなものである¹³。

中国への依存を深めた前政権と異なり、インドなどとのバランス外交を掲げた新政府 (シリセーナ大統領/ウィクレマシンハ首相) にとって、上記の CIFC 事業の処遇が問題となった。

¹¹ Op.cit. *Sri Lanka State of the Economy 2018*, p.138.

¹² 前掲、『内戦終結後のスリランカ政治』115 頁。

¹³ 経緯については、同上、116—118 頁、を参照した。

スリランカ新政権としては、選挙キャンペーンでバランス外交への転換を主張し、前政権の汚職についても厳しく追及してきたため、新政権は国民に向けては CIFIC についても公約通りの判断を下したいところであった。しかし、新政権の CIFIC をめぐる方針は思惑どおりにはいかなかった。

スリランカの本事業に関連する中国への負債は約 50 億ドルとされ、しかも貸出利率がやや高く、スリランカ政府の負担が大きいことが問題とされたが、当初、中国側はスリランカ側の合意変更要請には応じられないとの姿勢を示していた。2015 年 3 月には、スリランカは閣議で CIFIC 建設計画を一時的に中断すると決定した。その理由として、環境上の評価が適切になされていないこと、一部の政府機関の承認を得ずに開始されたこと、などがあげられた。しかし、中国側（請負企業と政府）は同事業の継続を要請した。その時点で全体の約 13%の工事がすでに進んでいたとされ、工事を中断中の一日の直接損失は約 38 万ドルにのぼり、工事の停止により防波堤が浸食を受けてしまうことから、工事を再開するにしても追加的な費用が生じるため、早期に工事を再開する必要があると主張した。

スリランカ側は、中国からの融資の返済条件を緩和したうえでの事業再開を提案した。また、スリランカは中国への返済のために IMF に 40 億ドルの支援を求めたものの、2015 年 3 月に拒否されていた。2015 年 8 月の総選挙に勝利したシリセーナ政権は計画の白紙撤回を表明したが、やがて CIFIC 問題は止めるか再開するかを選択ではなく、いつどのような条件で再開するかが問題となった。結局、2016 年には、スリランカとしても再開にむけて CIFIC 用地の防波堤建設を承認した。その後、融資の返済条件をいかに有利にできるかに関して引き続き交渉中とみられる。

(2) ハンバントタ港・空港および周辺の工業団地

ハンバントタはラジャパクセ前大統領の地元であり、その政権下で多くの事業計画が進められた。また、ハンバントタはスリランカ南部に位置し、中国にとってはエネルギー資源のルート観点から戦略的な重要性を持つ。輸入石油の約 3 分の 2 がスリランカ南部を通る上、その他の様々な物資の積み替え港として、ハンバントタに港を造ることにより、コロンボ港を使う場合よりも輸送距離を短縮できるというメリットもある¹⁴。また、ハンバントタ港の近郊の 1.5 万エーカーの土地に工業団地建設事業を進めており、ここに運輸、農水産加工、組み立て・製造業の企業・工場を誘致する計画である¹⁵。

ハンバントタ港プロジェクト（当初計画で約 15 億ドル）は前ラジャパクサ政権時代の 2008

¹⁴ コロンボ大学専門家へのヒアリング（2019 年 3 月 8 日）。

¹⁵ Op.cit. *Sri Lanka State of the Economy 2018*, p.138.

年に開始され、2010年に完成した。第1期として、中国輸出入銀行が工費3.6億ドルの85%（約3億ドル）を融資している。第2期は計画を一部縮小したが、8.1億ドルの工費で中国輸出入銀行から7.5億ドルの融資を受けて進められた。ハンバントタ港は当初、スリランカが施設を管理運営する計画であったが、中国が追加資金を提供する代わりに、スリランカ港湾局が30%、中国（国営）企業が70%のシェアを持つ共同運営となった¹⁶。更にその後、スリランカ側が資金返済の目途が立たなくなる中で、2015年に交代したシリセーナ新政権は同プロジェクトを見直し、中国側と交渉を行い、港湾運営会社の株式の80%を11億ドルで中国側に譲渡するとともに、それを対中債務返済に充当し債務を削減するかわりに、中国国営企業に港の管理運営権を99年間渡すこととなった¹⁷。スリランカが中国への債務返済が続けられなくなり、一帯一路の代表的事業であるハンバントタ港の運営権を中国企業（招商局港口）に譲渡したことは国際的にも大きく取り上げられ、「中国債務の罠」の代表的事例とみなされている。

ハンバントタは後背地に産業も消費地もない貧しい漁村であったが、ラジャパクサ大統領の地元であり、また、中国企業が自社のフィージビリティ・スタディに基づき高い収益が期待できるとの提案をしたことなど、経済合理性よりも政治的な意図で進められたと考えられている。ハンバントタに港や国際空港を建設するのは、ラジャパクサの出身地に近いばかりでなく、スリランカ政府にとって南部開発の象徴であり、かつ中国にとっても戦略的に重要だったからでもある。

ハンバントタに建設されたマッタラ・ラジャパクサ（ハンバントタ）国際空港は、第1期工事は2009年に開始され、2013年に完成（工費2.09億ドル、中国輸出入銀行が1.9億ドル融資）し、第2期工事は2017年に完了した（工費は1億ドルで中国輸出入銀行が融資）¹⁸。この空港は、年間500~600万の利用客に対応できる大型空港を目指していたが、完成後は「世界で最も空いている国際空港」といわれ、空港内に野生の牛が住みつく状態であるとされる。新政権成立以降は、ナショナルフラッグのスリランカ航空もハンバントタ国際空港への就航を取りやめた¹⁹。定期便の発着は1日1-2便程度で、同時に建設された高速道路もほとんど利用されていない状態だという²⁰。

（3）その他の中国関連事業

2011年にはコロomboの中心部に中国が無償援助で建設したネルン・ボクナ・マヒンダ・ラジャ

¹⁶ Ibid. p.138.

¹⁷ 榎本俊一「中国の一帯一路構想は「相互繁栄」をもたらす新世界秩序か？」*RIETI Policy Discussion Paper Series 17-P-021*、経済産業研究所、2017年、41-48頁。

¹⁸ <https://www.airport-technology.com/projects/hambantota-international-airport/>より。

¹⁹ 前掲、榎本、48-49頁。

²⁰ 朝日新聞取材班『チャイナスタンダードー世界を席卷する中国式』朝日新聞出版、2019年、228頁。

パクサ国立劇場（写真2参照）が完成するなど、中国の存在感はますます高まった。2013年にも大きなプロジェクトの完成が相次いだ。3月にはハンバントタの国際空港、8月にはコロンボ港南ターミナル、10月にはバンダラナイケ国際会議場の改修、およびコロンボー空港間の高速道路の開通（工事開始は2009年9月）などがあった。



写真2. ラジャパクサ国立劇場の建物



写真3. 建設中のコロンボ市内の高速道路

（いずれも2019年3月、筆者撮影）

中国とスリランカの援助・融資額を見ると（ODA統計はなくスリランカ政府の統計）、1971年から2012年の間に中国はスリランカに対して50億5600万ドルの援助・融資を行っているが、そのうちの94%が2005年、すなわちラジャパクサが大統領に就任して以降に行われた。そして、他の援助国との大きなちがいは、借款による大規模な事業が多く、そうした借款にはスリランカ側に返済の義務がある点である。そのため、次第に中国の事業に対する不信感も生じるようになり、野党議員らは、中国からの借入れコストがほかの国際開発金融機関などと比べて高いことを批判した。また、巨大インフラあるいはモニュメント的な建造物が中心であり、ラジャパクサー族と中国との不透明な関係の指摘があった、さらに事業の経済・雇用への効果に疑問もあり、キックバックや汚職があったのではないかと、などの懸念も提示されている²¹。

3. 中国の援助拡大と依存拡大の評価

次に、中国との関係強化の便益（ベネフィット）と懸念（コスト）をまとめておこう。

²¹ 荒井悦代『内戦後のスリランカ経済』アジア経済研究所、2016年、19頁。

(1) 中国との関係強化の便益

スリランカ経済の発展にとって、海外からの投資の拡大は重要である。2009年のLTTEの壊滅後の治安の安定は、海外からの投資の受入にとって肯定的な要素であったが、直ちに投資が拡大したわけではない。内戦の終結がスリランカ中央政府の強引な軍事的手段によってもたらされ、内戦終結後の北部を中心とするタミル人避難民の扱い等に関して、欧米から人権軽視との非難の声があがり欧米からの支援が停滞する中で、中国からの援助や投資の拡大、貿易関係の強化は、スリランカ経済にとっては大きなプラス要因であった。第2節で言及したコロンボ国際金融シティ(CIFC)事業やハンバントタ港・工業団地の建設、高速道路網等の経済インフラの整備は、特に中国からの投資の拡大に大いに資するものであった。CIFC事業やハンバントタの工業団地はまだ建設途上であるが、これらが完成した暁には更に投資の拡大とそれに伴う雇用や経済の拡大が期待されている。

中国は、インフラ整備にとどまらず、大規模な研修事業も推進した。2015年から2017年までの間に、中国は1200以上の奨学金や研修事業を提供し、人材育成の分野でもかなりの貢献をしてきた。また、観光客数でみても、2016年には約27万人の中国からの観光客がスリランカを訪れ、これはインドの約36万人に次ぐ第2位であった(同年、日本からの観光客は約4万人で第10位、2018年には12位に後退)。中国からの観光客数は、2010年から2016年までの6年間に約70%拡大している²²。

物理的なインフラ整備に関する中国の貢献だけでなく、こうした人材育成・人的交流・技術の移転等のソフト面の中国の貢献についても肯定的に評価する報告書もある²³。在スリランカ中国大使館の資料によれば、中国はスリランカとの経済協力を通じて、2016年までに10万人以上の雇用を創出し、1万人以上の人材育成を行い、中国企業のインフラ建設の総額は155億ドル、直接投資の総額は20億ドルを超え、スリランカの経済成長と社会開発に貢献した、と記載されている²⁴。

(2) 中国との関係強化のリスク・課題

他方で、スリランカが中国との関係を強化する中で、次第に顕在化してきたリスクや課題も少なくない。

²² Op.cit. *Sri Lanka State of the Economy 2018*, pp.135-136.

²³ Ibid. pp.140-143.

²⁴ Embassy of the PRC in Sri Lanka, *A Brilliant Future for China-Sri Lanka Cooperation under the "Belt and Road" Initiative*, 2017/06/16.

① 中国の戦略的・外交的意図への警戒

中国はスリランカの経済発展を支援する目的で、援助や融資や投資を拡大してきたわけではもちろんない。「一帯一路」構想に関してもすでに議論されているように、中国がコネクティビティ (connectivity) を強化し経済的なつながりを深めてきた背景には外交的・戦略的な意図があり、スリランカは「海のシルクロード」の戦略的に重要な場所に位置し、ハンバントタ港は、パキスタンのグワダル (Gwadar) 港、バングラデシュのチッタゴン (Chittagong) 港、ミャンマーのチャウプュー (Kyaukpyu) 港と並ぶインド洋のいわゆる「真珠の首飾り」の拠点港であり、インド洋への中国の海洋進出の拡大に対してはインドなども強く警戒している。スリランカはその地理的位置からも歴史的な関係からも伝統的にインドの強い影響下にあり、ラジャパクセ政権下で中国への接近が急速に進んだが、インドとバランスをとる外交的な考慮はスリランカの外交・安全保障上不可欠である。そうしたバランス外交の中で、中国との関わりはスリランカにとって引き続き重要な要素であり続けている²⁵。

② 「債務の罠」への警鐘

中国の「一帯一路」に関連する事業のために中国から多額の融資を借り入れ、将来的に返済困難に陥るリスクを問題視する報告書や報道が、近年相次いで出されている。中でも、2018年に出された二つの報告書が有名である。一つはハーバード大学ケネディスクールの調査報告書「借金外交 (Debtbook Diplomacy)」であり²⁶、もう一つはワシントンのグローバル開発センター (CGD) が出した報告書である²⁷。後者は、中国の「一帯一路」構想の対象国 68カ国のなかで、債務返済リスクが著しく高くなってきている国として8カ国、すなわちジブチ、キルギスタン、ラオス、モルディブ、モンゴル、モンテネグロ、パキスタン、タジキスタンをあげ、その債務持続性の課題を指摘し「債務の罠 (Debt Trap)」という言葉を広めることにつながった。

スリランカは上記の8カ国に入っていないが、図3で示されている国々の中で右側にある国ほどGDPに対する債務の比率が高い国であり、この数値が60%以上の国が「ハイリスク」とされる。スリランカの2017年時点の対外債務総額は483億ドルでGDPの81.6%に匹敵し、年間債務返済額110億ドルはスリランカ政府の歳入額にほぼ等しく、返済能力に問題があるのは明らかである。2017年時点でのスリランカの対中債務は約80億ドルといわれ、債務総額に占めるその比率は現時点では著しく高いとまではいえない。しかし、金利は年率平均6.3%といわ

²⁵ スリランカ前外務大臣による代表的な論考として次を参照。Palihakkara, H.M.G.S. “Island of the lion and land of the dragon,” *The Daily Star*, August 24, 2019.

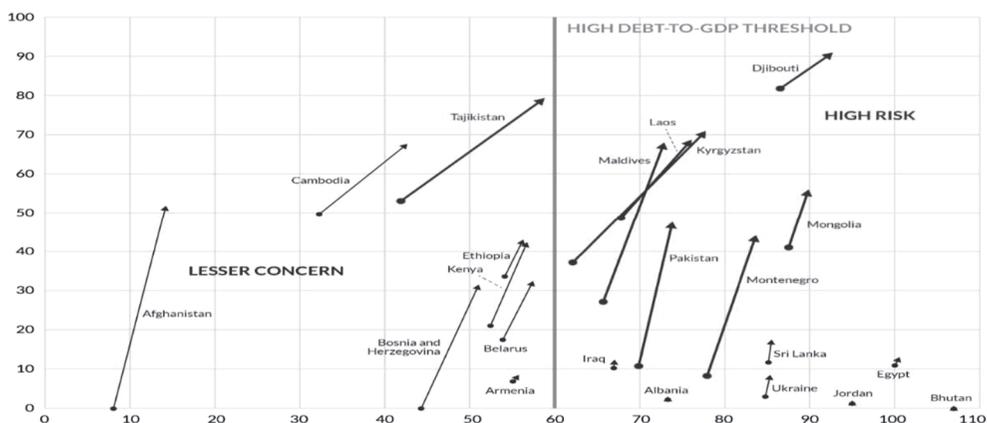
²⁶ Paerker, Sam, Gabrielle Cheflitz (2018), *Debtbook Diplomacy: China’s Strategic Leveraging of its Newfound Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy*, Harvard Kennedy School.

²⁷ Hurley, John, Scott Morris, Gailyn Portelance (2018), *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*, CGD Policy paper 121.

れ、世界銀行や日本の譲許的な貸付条件（0%から2%程度の低い返済金利や30年から40年の長い返済期間）と比較して貸付条件がかなり悪い。

特に、返済の見通しが立たない中で、個別の案件で債務の削減と合わせて港湾施設の管理運営権や運営企業の株式を中国国営企業に譲渡するという事態が生じたことは、「債務の罠」の典型的な事例として国際的にも問題視されている。

図3. 「一帯一路」事業による債務状況の悪化



(注) 縦軸は対外債務に占める中国債務の比率、横軸はGDPに占める公的債務の比率

(出所) Hurley et.al., 2018: 12

③ 事業としての経済性や透明性の確保の問題

また、中国が融資・投資の大半を担った事業に関して、事業としての経済性が問題視されている。コロンボのCIFCやハンバントタの港・空港などは政治的に決定されたもので、投資金額に見合う経済的需要やニーズに対応しているのか、将来的な収益が得られるのか等に関しては、多くの疑問が提示されている。ハンバントタ空港はその典型例である。

更に上記と関連するが、インフラ投資への中国の融資・投資事業の決定過程の不透明性が指摘されており、そこに汚職があったのではないかと疑惑もとりあげられている。実際、TRACE Bribery Risk Index（汚職リスク指数）の2017年の数値を見ると、スリランカは全世界200ヶ国のうち159番目であり（中国自身も158番目）、2018年の数値では148番目（中国は151番目）である²⁸。事業の建設費用の10-30%が汚職で失われているとの指摘もある。なお、Transparency InternationalのCorruption Perception Index（腐敗認識指数）をみると、スリランカは、2015年時

²⁸ <https://www.traceinternational.org/trace-matrix> より。

点で数値が 37（高いほど悪い）で 167 ヶ国中 83 位、2018 年時点で数値が 38 で 180 ヶ国中 89 位である²⁹。

そのほかにも、中国関連事業に関しては、環境への影響に関するアセスメントが適切になされていないなどの指摘もある。

要するに、事業に際しての適切な資金計画の判断や経済合理性にもとづく決定、決定プロセスの透明性の確保や汚職の排除、適正な環境アセスメントの実施などに関して、課題が指摘されている。近年、中国が途上国で進めるインフラ整備に関して、「質の高いインフラ」が国際的に求められるようになってきているゆえんである。

おわりにー中国への経済的依存拡大の功罪と今後の方向

スリランカは 2009 年の内戦の終結後、おおむね着実に経済発展を遂げてきたが、その一つの要因が中国からの融資によるインフラの整備の進展と投資の拡大があったことは否定できない。特に 2005－15 年のラジャパクセ政権下で中国への経済的依存が進んだ。2015 年にシリセーナ政権になって、外交的にはよりバランスをとる方向に変化し、事業や融資の返済についても見直しがなされたが、すでに開始された中国関連事業は結局継続され、その債務返済の課題は継続している。

しかし、中国の圧倒的な経済力は否定しようもなく、そうした中国の経済力を活用しながら経済発展を進めようとしたスリランカの試み自体は合理的選択でもある。それほど大きな経済規模であるわけではないスリランカの経済や政治のあり方や行方を左右する大きな要因として、中国の存在があることは否定し得ず、中国が果たす役割は善かれ悪しかれきわめて大きい。中国が大国として国際的な責任をより意識しながらこの地域に関わっていくことを期待するとともに、そのような期待の実現にむけた国際世論の圧力も必要であろう。

また、開発を進めていく過程で、国民・住民の意見の尊重や腐敗・汚職を防止するメカニズムとして、議会やメディア・市民社会によるチェック機能は不可欠であり、「債務の罠」に陥るリスクを軽減する観点でも、民主的な政権交代や議会制度のチェック機能はきわめて重要である。2018 年 5 月の選挙で、ナジブ政権からマハティールが主導する政権への交代の後、前政権の中国関連事業の汚職問題が摘発され事業の見直しがおこなわれたマレーシアの事例も、同様の教訓を示しているといえよう。

ただし、近年、スリランカの政治は再び混迷の様相を呈し始めている。一つには、2018 年 10

²⁹ Corruption Perception Index 2015 および 2018 より。

月末にシリセーナ大統領による突然のウィクレマシンハ首相解任、かつての政敵ラジャパクサの首相任命、7週間後には大統領がウィクレマシンハを再び首相に任命するという前代未聞の政変があった³⁰。また、2019年5月8日には、キリスト教会での連続爆弾テロがあり、宗教的な対立の激化が予想されている。経済・財政のより適切な運営が求められているにも関わらず、スリランカの政治は混迷を深めている。

長らくスリランカの内戦からの経済復興や経済開発を支援してきた日本としては、国際社会と民主主義的価値を共有する観点も含め、地道にスリランカの経済開発への支援を継続しながら、民主的な社会づくりに向けた手助けもあわせて積極的に進めていくべきであろう。

[参考文献]

朝日新聞取材班『チャイナスタンダードー世界を席卷する中国式』朝日新聞出版、2019年。荒井悦代『内戦後のスリランカ経済』アジア経済研究所、2016年。

荒井悦代『内戦終結後のスリランカ政治』アジア経済研究所、2016年。

荒井悦代「スリランカ大統領による政変の帰結ーさらなる混乱の始まり」『IDE スクエア』2018年12月号、アジア経済研究所。

ワン・イーウェイ、川村明美『「一帯一路」詳説』日本僑報社、2017年。

榎本俊一「中国の一帯一路構想は「相互繁栄」をもたらす新世界秩序か？」*RIETI Policy Discussion Paper Series 17-P-021*、経済産業研究所、2017年。

交通経済研究所『運輸と経済』（特別号ー「一帯一路」をどう読み解くか？）、2018年12月号。

トム・ミラー（田口末和、訳）『中国の「一帯一路」構想の真相』原書房、2018年。

Bastian, Snil, *The Politics of Foreign Aid in Sri Lanka: Promoting Markets and Supporting Peace*, International Centre for Ethnic Studies (Colombo), 2007.

Embassy of the People's Republic of China in Sri Lanka, *A Brilliant Future for China-Sri Lanka Cooperation under the "Belt and Road" Initiative*, 2017/06/16. (<http://lk.china-embassy.org/eng/xwdt/t1470918.htm>)

Hurley, John, Scott Morris, Gailyn Portelance, *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*, CGD Policy paper 121, 2018.

Institute of Policy Studies, *Sri Lanka State of the Economy 2018*, Institute of Policy Studies of Sri Lanka, October 2018.

³⁰ 荒井悦代「スリランカ大統領による政変の帰結ーさらなる混乱の始まり」『IDE スクエア』2018年12月号、アジア経済研究所。

- Palihakkara, H.M.G.S. "Island of the lion and land of the dragon," *The Daily Star*, August 24, 2019.
- Paerker, Sam, Gabrielle Cheflitz, *Debtbook Diplomacy: China's Strategic Leveraging of its Newfound Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy*, Harvard Kennedy School, 2018.
- Ramanayake, Pradeep, "Sri Lanka in a balancing act over China's One Belt, One Road project," *Sri Lanka Brief*, 25 May 2017. (<https://srilankabrief.org/2017/05/sri-lanka-in-a-balancing-act-over-chinas-one-belt-one-road-project/>)
- Sivaram, Karthik, *'Locked-In' to China: The Colombo Port City Project*, 2017. (https://fsi-live.s3.us-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/colombo_port_city.pdf)
- Smith, Jeff M. "China's Investments in Sri Lanka." *Foreign Affairs*. 4 Nov. 2016. Web. 4 Nov. 2016.