

現状「打破の中国」と「維持の米国」の競合

北東アジア情勢と日米安保の役割

第2回 中国の「一帯一路」と日米同盟



拓殖大学海外事情研究所所長

川上 高司

南シナ海の90%を領海と定めた中国 米国は中国の覇権を受け入れるのか

米国はスペインとの米西戦争以来、米海軍の軍人で戦略研究者のアルフレッド・マハンのいう「海洋国家」として世界に君臨してきた。米国は東シナ海および南シナ海で中国の覇権を受け入れることができるであろうか。南シナ海には中国、台湾のほか東南アジア6カ国が接している。

ここには数百の島嶼や岩礁があるが、中国がこの海域で積極的に活動を始めたのは1974年からで、この年に中国は本土から最も近い西沙諸島をベトナムから奪取。2012年にはフィリピンからスカボロー礁の実効支配を奪い、南シナ海の90%を領有する九段線を領海であると定めた。それ以降、中国は急ピッチで南シナ海の島嶼を埋め立て軍事施設を建設し戦闘機を配備し、海軍や沿岸警備隊

に立つと結論づけている。

トランプ政権は昨年米国家安全保障戦略(NSS)で「リビジョン・ニスト・パワー」(現状変革を試みる国)と中国を位置づけた。そして、中国はインド太平洋地域で米国に代わり地域秩序の再編を試みようとしており、米国にとって「競合相手」と断じている。そして、その中国の脅威に対し米国の繁栄を守るのが国益であるとする。

中国の覇権拡大は地上構想にとどまらず 新たに「空中」「デジタル」「氷上」に展開

朝鮮半島では北朝鮮の核・ミサイル問題をめぐり現在、米朝がしのぎを削っているが、そこに中国が影響力を及ぼし地政学的リスクは高まっている。それを阻止すべく米軍は環太平洋合同演習(リムパ

中国の覇権拡大の試みはそれだけではない。2013年11月、中国は「一帯一路」構想を打ち上げた。陸上のシルクロードと海上シルクロードに沿ってアジア、欧州、アフリカにまたがる六つの経済地域、64カ国を対象にインフラ整備と経済発展を整える中国の戦略である。

最近ではこの地上の構想だけでなく、「空中シルクロード」(航空サービス産業)、「デジタル・シルクロード」(中核を成すため、中国が受ける影響は小さくない。一方、パキスタンでは歓迎されている。中国とパキスタンをつなぐカラコルムハイウェイの建設が中国の投資で進められ経済発展が期待されているからだ。

中国が「一帯一路」構想の「楔」打ち込みユーラシアから締め出されつつある米国
このように中国は「一帯一路」構想を手段として経済、安全保障、政治の面でユーラシアの中心に「楔」を打ち込んでいる。そしてその分、米国はユーラシア大陸から次第に締め出されつつあるのが現状である。米国は、ユーラシア大陸は中国とロシアに牛耳られるならば、海洋覇権はなんとか死守したいだろう。しかしながら南シナ海での覇権を中国にとられるのを許すのか。そうならば、

スリランカはハンバント夕港を中国からの借款で2010年に建設したが、利用率が低く資金難に陥った。そのため同港の運営権を99年間中国へ貸し出すことを2017年に決定した。また、マレーシアは、クアラルンプールとシンガポールを結ぶ高速鉄道の建設中止を発表し、東海岸鉄道計画も中止する意向を示している。この二つの鉄道計画は中国の「一帯一路」構想の中核を成すため、中国が受ける影響は小さくない。一方、パキスタンでは歓迎されている。中国とパキスタンをつなぐカラコルムハイウェイの建設が中国の投資で進められ経済発展が期待されているからだ。

重要度を増す日米同盟の役割