

【AGI 設立 30 周年記念シンポジウム・パネラー講演】

## 変貌する世界の構図とわが国のインフラ政策 ～一帯一路をどう読み解くか？～

政策研究大学院大学教授 家田 仁

### 1. はじめに

皆さんこんにちは。家田でございます。たくさんお集まりいただき、どうもありがとうございます。八田先生には、僕が30歳ぐらいのときからお世話になっておまして、交通のこととか、都市経済のことを教えていただいている間柄でございます。

今回、どういうお話をしようかなと思ったんですが、私は北九州空港には縁がございまして、まず1つは北九州空港が開業して、さあアクセスをどうするかというときに、いろいろご検討をされるお手伝いをさせていただきました。もう1つは、たまたま今、国の交通政策審議会の航空分科会の会長をやっています。ですから、今、八田先生からお話を伺って、力強く、心強いなというふうに思った次第でございます。

まあ、そういうことはやってきたんですが、今日は、ちょっと趣向を変えまして、少し面白く、広い視点から、若干のお話をさせていただきたいと思っております。より北九州空港にスペシフィックなお話や、あるいは割りと近い未来に何をするかという話は、私の後でお話しされる方々が非常に具体的なお話をされるようですから、私はこのようなタイトルで話をします。



### 2. 日本のインフラ政策と世界

なぜこんな話をするのかというところから入りたいと思うんですけども、今日のテーマにありますような、空港とか、あるいは高速道路とか、もっといえば港湾ですね、こういうものは長距離の広域的なエリアをカバーするユーザーが対象なんです。こういうもののプランニングというのは、ものすごく難しいといえますか、うんと勉強しなければいけないとかではなくて、見当をつけるのは事実上不可能に近いというくらいのもなんです。その辺のところをちょっとお話ししたいというわけでございます。

そのようなインフラのことを考える際には、今この街の経済がどうか云々ということ以上に、いろいろなことを考えなければいけないんですが、それが難しい。本来ならば、国際空港であるとか国際港湾であるとか、こういったものは、もっとずっと大きなエリアの世界の中で何が起きている、別のエリアではどんな作戦、戦略が立てられていて、何が進みつつあるのかを考えな

ればいけません。ただし、その中にはハッキリみたいなものがありますから、そこに悪乗りしていいのか考えるという面もありますけども、下手したらそのハッキリが実現するんですよ。釜山の巨大港湾なんてのは、1970年代くらいは、これはハッキリかなと思っていましたが、あれよあれよという間に大きくなりました。仁川空港もそうですよね。そういうものなんです。

ところが、日本の空港なり、港湾なり、交通インフラ、高速道路もそうですけれども、第2次世界大戦後は特に、国内のことだけ考えてやってきたといってもいい過ぎではないんです。だから、国土政策や国土計画に出る地図というのは、国内の地図だけです。アジアの大きさを見たときに、この港湾はどういう位置づけか、なんてことは、ほとんど地図に出てきません。国内の中での政治的なバランスであるとか、その辺りのことの方がはるかに重視されてやってきた面がありますよね。

だけど今日お話しする「一帯一路」というのは、中国の習近平さんが、2014年に打ち出した、いってみれば、ユーラシア全域の交通インフラのスーパー充実プロジェクトとでもいうようなものですよね。それも中国が、財源的にも、あるいは政治的にも音頭を取ってやりたい、という意味表示なんです。こういうような大きなプランが出てきて、それに対抗するように、安倍さんも「インド太平洋構想」という、太平洋とインド洋をセットにして考えるような、どちらかというところと海洋国家的なところで行こうじゃないかということで、日本もインドと手を組んでいろいろとやろうと、こういうようになっているんですね。

本当は、そういうビック・スーパー広域プロジェクトの中の一環として、国土計画や、あるいは「高速道路14,000 km計画」もやらなきゃいけないし、「国際戦略港湾」をどうしようかなというの考えなければいけないんですが、悲しいかな、そこまで行けていないのが実情です。

今までも、もちろんそういうことはやるべきだったんですが、なかなかそういうことができないで来たんです。ところがですね、戦前の高速道路ネットワークプランみたいなものがあるんですよ。1940年くらいにできたものなんですけれども、日中戦争中ですね。当時の名前でいうと「自動車国道計画」というんですけど、今でいう高速道路計画です。今の計画とは全く違って、日本海側をベタベタと海岸線を走る計画なんですよ。もちろん太平洋側もやりますけれども、紀伊半島や四国、九州の南半分なんかは全く無視されていて、日本海側重視なんです。長崎からずっときて、福岡通って北九州、門司通って、山陰通って、北陸通って、北海道に渡り、もちろん、多分そこは船ですけどね、そこから渡島半島通って、小樽通って、札幌通って、留萌通って、稚内、こういうプランなんですよ。樺太もありますからね。要するに、あの当時は、朝鮮半島は日本の植民地だったし、満州にも手を出していました。日本海というのは、日本にとって考慮すべき領域だったんですよ。だからこそ日本海側の高速道路計画というのは重視されたんです。

ところが、第2次世界大戦後になると高速道路計画ががらっと変わるんです。日本海側は全く要らないというプランになります。瀬戸内海を通って、後は太平洋を通って、東北地方が今の東北縦貫道と同じルートですね。第2次世界大戦後の方が、戦前に比べると、そういう広域でものを考えるっていうのは、少しだめになっちゃったというのが実情なんです。

歴史の中で「もし」なんてことをいっても始まらないんですけどね、もし仮に1980年ぐらいまでに、さっき八田先生がおっしゃったような、北部九州、それは下関も込みでいいんですけど

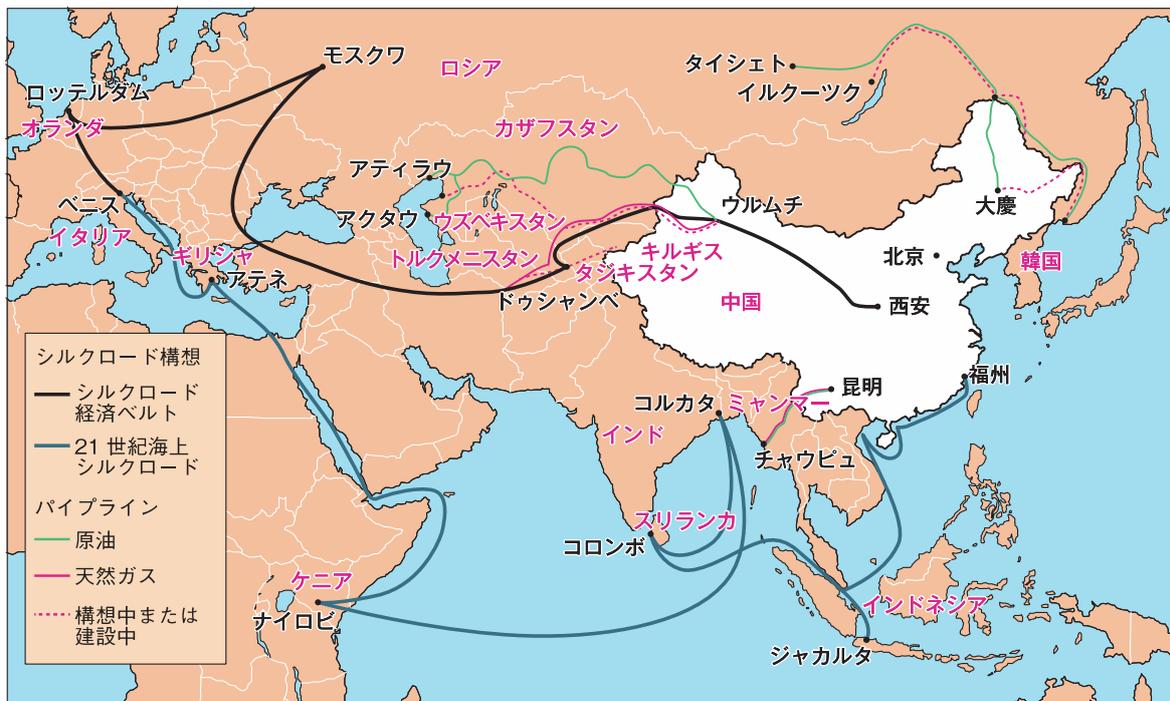
も、北部九州の大港湾整備と大空港整備というのをやっていたら、韓国の今はなかったでしょうね。全部日本に来ていたでしょうね。それが今からどれくらいまでキャッチアップできるかというのは、いろいろ議論のあるところですが、そういう世界なんです。

### 3. ヘゲモニー国家に求められる社会インフラ

これから、一带一路と、それからパナマ運河も若干ご紹介しようと思うんですが、いいたいことは何かというと、長距離の広域交通インフラというのは、ものすごく大きな影響を世界におよぼすということです。逆にいえば、世界の中の歴史とか、地政学、ジオポリティクスのことを考えて、インフラ整備をしてる国もあります。むしろ後半が重要なんです。そういったことを知っていただくために、若干お話したいと思います。

これが一带一路の図です(図1)。東アジアからインド洋を通過して地中海に至る、その陸路と海路のインフラを整備していくということです。ただし、例えばジブチなんていうのは、紅海の入り口のところですが、中国が軍事基地を持ってしまいました。スリランカでも、ある港湾は借金が返せないというので、中国が長期にわたって租界のようにして使うというようなことがあります。交通のプロジェクトだけというよりは、政治的ヘゲモニーを握り、また軍事的ヘゲモニーも握りというところがあるものですから、我々も警戒しなければいけない要素は多分にあるんですが、もし、これが交通だけだというんだったら、これは歓迎すべき仕事であって、むしろ、その

図1 一带一路



(出所) 防衛省防衛研究所編 (2015)

一帯一路的な、広域的なフリーな貿易と交易の中で繁栄していくというなかに、日本の国土計画なり、空港計画なんていうものも乗っかっていくというのは、本当はいいんですよ。だけど、そこに悲しいかな、軍事と政治も日本とは違う国ですからね、そこに懸念があるわけです。それはいろいろな雑誌でもいわれているように、ある種の衝撃と懸念とがあります。だけど、これに乗り遅れるというのは、むしろ損かもしれない。こういうことがありますね。

突然、パナマ運河の話をするんですが、若干関係はするんですが、しばらくお聞きいただきたいと思えますけども、今年の5月に、ある種の視察会がございまして、パナマ運河に行きました。1914年に開通した運河ですね。32 mの幅のある運河が開通して、それまで、大西洋と太平洋というのは全く分離したものとしてみなされてきた世界が繋がってしまったわけですが、これは、後で話しますように、極めて大きなエポックだったんです。2016年にもう1つ、新パナマ運河ができて、これは幅が49 mまで大きくなりまして、極めて大きな船が行き来できるようになったわけです。

パナマに行きましたらね、実は運河の横にこういう碑(図2)が立っています。これは2004年に建てられたんですけども、中国とパナマが交流を始めて150年だという記念碑で、中国と友好でやっていくぞとか、そんなことをいっているわけです。どうして、中国が、1854年に来たかというのね、これはクーリー(苦力)といいますけど、労働者として中国から、清国から来て、働いていたそうです。そういう時代を込みにして、中国としては一帯一路の側だけじゃなくて、実は、パナマ運河にだって手を出しているぞということです。

パナマの人口が、広域で見ますと400万人いるんだそうですが、そのうちの40万人は中国人だそうです。もはやそういう時代なんです。もちろん今はクーリーじゃないですよ、ビジネスマン

図2 中巴150年記念碑



(出所) 筆者撮影

とか、企業の人とか、そういう人たちが人口の1割を占めているんです。わざわざコロンビアの国からアメリカのテコ入れで無理やりパナマという国を独立させて、アメリカの資本、アメリカの政治、そして、公共投資によって造ったものがパナマ運河ですよ。それが、今やパナマの人口の1割が中国人なわけです。そういうような展開をしているのが、世界だということです。

中国というのは、ある種ヘゲモニー国家、パワー国家を狙っているということになりますね。ヘゲモニー国家、パワー国家にどんな国があるかという、まあ、まず思いつくのはアメリカです。しばらく前まではそうであっても差し支えなかったんですが、トランプさんになってから、とてもじゃないけれども、ヘゲモニー国家なんていえなくなってきた感

図3 ヘゲモニー国家の基礎となるインフラ

取引制度・度量衡  
 会計簿記  
 国際通貨・為替手形  
 株式会社  
 銀行・金融システム  
 保険制度  
 交通システム  
 情報・通信システム  
 報道システム  
 世界言語・文化力・世界宗教  
 世界に説得力をもつ理念・哲学体系  
 知識の蓄積力・人材の吸収力  
 軍事力と警察力  
 政治的求心力と安定性

(出所) ジェイコブ・ソール (2015) より作成

じがしますが、まあ、かつてはそうでした。それから、大英帝国、それから17世紀のオランダですね。それから、後でちょっと紹介するモンゴル帝国、イスラム帝国、そして、さらにローマ帝国、こんなことになるんですが、ヘゲモニー国家というのはどんなことをやるとできるか。

すごく大きい国になればいいというものではなくて、大雑把にいうと、こんなものが揃ってないと、どうもうまくないようです(図3)。真ん中辺にあるのが、交通システムとか情報システムとか、報道システムってものがありまして、交通という今、一带一路の図をお見せしたので、分かりやすいと思います。それ以外にも、例えば、19世紀から20世紀の初頭くらいまでの間に、大英帝国が世界中に海底のケーブルを引いて通信のネットワークを作るんですが、通信を支配してしまう

ということも、やはり1つであります。

あるいは、上の方に書いたのは、度量衡であるとか、会計簿記のシステムであるとか、そういった商売の上での共通のスタンダードを作っていく、これもヘゲモニー国家の仕事です。下の方でいうと、世界言語としての例えば英語であるとか、文化量であるとか、そこでの理念、例えば、自由であるとか、競争であるとか、福祉であるとか、平等であるとか、こういう世界の人たちが受け入れられるようなものを打ち出さない限り、ヘゲモニー国家とは見なしてもらえないわけですね。

#### 4. 一路一帯に求められるもの

先ほどのパナマ運河について、1914年開通と申し上げましたけど、これが非常に決定的な年なんです。日米開戦は1940年代ですので、日米がそこで決裂するわけですよ。1930年代の終わりごろからもう日米はだめかな、という感じとお思いかもしれませんが、実は、パナマ運河開通から転落の道が始まるんですね。それを交通インフラであるパナマ運河と引っかけながら少しお話ししたいと思います。

日本とアメリカが交流をするのは、1853年のペリー来航とか、あの辺ですね。この辺はアメリカもまだまだこっちの方まで手を出す時期ではなくて、カリフォルニアの買収、テキサスの領有、ルイジアナをフランスから取るというようなことをやって、さらに1960年代の南北戦争をやって、1869年には大陸横断鉄道もできるわけです。これで東海岸と西海岸が鉄道で行けるようになりますね。しかし1887年になりますと、アメリカ政府はもうフロンティアはない、あの大陸の中でフロンティアはないという宣言をします。そして、何をやるかという、アラスカを購入し、それからハワイを併合し、ウェーク島を取り、グアムを取り、フィリピンを領有し、サモア島の

部も領有すると、こういうところまで、どんどん西へ西へとものしてくる。さあ、次にアメリカが行きたいところは、マーケットとしての中国ですね。

一方、日本はその後どうなったかという、日清戦争で台湾を領有し、1906年に満鉄関東地方を租借し、そして朝鮮併合し、と、ここまできるとは、そして、第1次大戦では青島を攻略して、そして、いよいよ1915年に対華21カ条の要求という、相当に図々しい要求なんかしたりするんですね。ちょうどこのくらいです、日本も突っ張っちゃった。

ただし、それまでは日本も結構安心してたんですね、アメリカに対して。いろいろのしてきているけれども、運河がまだできていないから、大西洋の艦隊は太平洋に來れない。だから、太平洋艦隊に勝つだけの軍事力を持っていれば、アメリカに対抗できると思ってたわけですが、パナマ運河が開通して、いよいよ來れることになったんですね。來れるんだけれども、パナマ運河は狭いから、それよりでっかいのを造らなければいけないといって、造ったのが大和と武蔵だったんですね。もう、もはやそんなもの造ったって、手も足もでない、航空ですからね。でも、このパナマ運河が開通したタイミングで、アメリカは日本に対して極めて強気の主張になります。そこまで読めなかったのが、対華21カ条ですね。このインフラのことを見るたびに、ここまでのことを見なきゃいけないなあなんて思いますので、ちょっとお話した次第であります。

一帯一路についての1番の心配は、この一帯一路というのはグローバルな交通のインフラとか、グローバルな経済発展とか、それについては結構だと思んですが、中国の非常に強いヘゲモニー志向が見られることです。しかし、グローバルにそのヘゲモニーが世界の中で認められるためには、そのグローバルな国家が持っている理念のようなものが、世界に受け入れられなければいけないですね。ところが、中国がそういうものを創出できるかというところで大変な懸念があります。それに加えて、例えば安全であるとか、環境に対して適切なことをやるのかという懸念であるとか、あるいは手続き上の透明性であるとか、公平性、こういったところに非常に課題があるかと思えます。

実をいうと、中国の人たちは、この一帯一路を考えるときに、明らかに13世紀のモンゴル帝国を念頭に置いています。ジンギスカンからフビライハンが、があーっとやっている時期は、ものすごくとんでもないことをやっているひどい連中だというふうにいわれていることが多いんですが、実はその中で、官僚であるとか、商業であるとか、やっているのは、みんなイスラム教徒なんですね。イスラム教徒たちは、ムハンマド自身が商人ですので、商業はぜひやりましょうという人たちで、非常に有能なんですね。モンゴル帝国は軍事だけは握ったけど、すべての商業なんかは許して、いろんな宗教も全部許して、割りと寛容なところだったそうです。その寛容さというものが、中国がモンゴル帝国から学ぶことができれば、ひょっとしたら中国も民主化をやり、そして、日本も含めて自由主義国に受け入れられるようになるかもしれませんが、今のところまだ何にも見えないところですね。

## 5. おわりに

ちょっと、北九州空港の話にしては、ちょっと大きく出過ぎたかもしれませんが、まあ、

僕の考えでは、この北部九州というのは、さっき八田先生がおっしゃったとおり、東アジアの中で、極めて大きなポテンシャルを持つエリアなんですね。そのところのためには、このくらい大きなことも頭に、片隅に置きながら考えると、勇気が出てくるんじゃないかということで、お話しした次第でございます。

## 参考文献

ジェイコブ・ソール（2015）『帳簿の世界史』村井章子訳，文藝春秋  
防衛省防衛研究所編（2015）『東アジア戦略概観2015』，防衛省防衛研究所