



2021年2月24日

アフリカから見た米中関係:その位相のズレ?

(米中関係研究会コメンタリー No. 5)

遠藤貢 (東京大学大学院総合文化研究科)

はじめに

アフリカという地域(ここでは主にサハラ以南アフリカ)への中国とアメリカの関与の様態をみた場合に、考慮すべき点がある。それは、中国の関与の中心は経済・開発であり、安全保障にも関心を寄せつつも、あくまで経済・開発への関与を進める上での環境的位置づけと見られることである。他方、アメリカのアフリカへの関与は対テロ戦略を中心とした、安全保障上の課題にその力点がある。ただし、近年様々なアクターの関与で注目を集めている「アフリカの角」、あるいは紅海をめぐる地域における米中関係に関しては、今後留意が必要となると考えられる。

中国のアフリカへの関与:経済的側面

中国のアフリカへの関与の戦略的な背景は、当然のことながら「一帯一路」構想へのアフリカの取り込みである。ここには、以下の四つの狙いがあると考えられている。第一に中国へのアフリカ諸国からの政治的な支持獲得、第二にアフリカにおける安全保障への関与の強化、第三にアフリカ大陸における輸送網の整備を通じた大陸レベルでの連結性の強化とその巨大な経済市場の実現、そして第四にその先に大西洋を挟んだ南米との連結性まで見据えた巨大経済圏構想、である。

こうした関心について、コロナ禍のもと2020年6月17日に開催された中国アフリカ団結感染症対策特別サミットにおいて、習国家主席は基調演説で以下のように述べている。

「中国はアフリカ大陸自由貿易圏建設を支持し、アフリカの相互接続〈コネクティビティー〉強化と産業チェーン・供給チェーン建設保障を支持する。アフリカ側とデジタル経済、スマートシティ、クリーンエネルギー、5Gなど新業態

協力を共同で拡大し、アフリカの発展振興を促すことを願っている」

アフリカ大陸自由貿易圏(AfCFTA)はアフリカ主導で進められている経済圏構想であり、当初 2020 年 7 月 1 日にその運用開始を予定していたものの、コロナ禍の影響もあり、2021 年 1 月 1 日以降に延期されているほか、実際の域内の物流網の整備などは引き続き大きな課題となっている。

また、近年における中国による大規模インフラ建設は、2000 年代のシンボリックな意味合いを持つ建物（アフリカ連合 (AU) 本部やスタジアム、省庁のビル）に代わり、港湾や鉄道といった経済活動に直結すると考えられる産業拠点と輸送インフラにその中心がある。港湾施設では、ジブチのドラレ多目的港建設とジブチ港における自由貿易区の設置がその代表例であり、その建設には中国招商局とジブチの港湾局、並びにジブチの自由貿易区を管理する公社が共同出資している。2017 年 5 月に完成したドラレ多目的港の建設にかかった 5 億 6 千万ドルのうちの 45.6 パーセントを中国が負担（中国輸出入銀行が融資）している。加えて、中国の負担比率は明確ではないが、35 億ドルを投じて中国企業群により建設され運営される総面積 48 平方キロメートル（羽田空港の 4 倍超）にもなるアフリカ最大の「ジブチ国際自由貿易区」（2018 年 7 月第一期 2.4 平方キロメートル完成）は、スエズ運河を臨む「一帯一路」構想の一拠点を象徴するプロジェクトでもある。ジブチは紅海に面し、インド洋から地中海に抜けるスエズ運河に通じる海上輸送路における要衝に位置しており、長期的には「一帯一路」構想のもとで、ハブの港湾と位置づけられている。

このジブチと「アフリカの角」地域の域内大国であるエチオピアの首都アジスアベバを結ぶ全長 750 キロメートルのジブチ・エチオピア鉄道は、植民地時代の 1917 年に開通していたものの老朽化が著しかった。総額 40 億ドル（中国輸出入銀行の出資比率は 7 割）の資金を投じ、この鉄道を標準軌のレールに敷き変えるとともに、全線電化への改修工事が 2012 年に始まり、全線が 2016 年 10 月に新たに開通した。この鉄道の開設により、従来自動車で 3 日かかっていた移動時間は 10 時間に短縮された。このプロジェクトも「一帯一路」構想の重要な一部であるとともに、この開通は、内陸国であるエチオピアにとっても港湾につながるきわめて重要なルートの確保という意味を有している。

東アフリカでは、ケニアでの港湾都市モンバサと首都ナイロビの全長 480 キロメートルの標準軌鉄道建設に、総工費 38 億ドル（中国輸出入銀行の出資比率

は9割)をかけて関与した。従来は狭軌のレールの単線であったため、片道の移動に12時間を要していた。このプロジェクトは、ケニアにおける鉄道の効率化を目指した建設が行われ、2017年5月に完成した。片道の走行時間は4時間半に短縮され、開通1年間の利用者は150万人を超えたほか、鉄道での貨物輸送量も従来の約10倍に増加するなど人・物の移動の効率化につながる結果をもたらした。東アフリカにおける鉄道建設は、今後内陸国であるウガンダやルワンダへの延伸に加え、ジブチ・エチオピア鉄道との連結も計画されている。

中国のアフリカへの関与：安全保障にかかる側面

さらに、習近平国家主席のもとで、中国はアフリカにおける安全保障分野への協力の強化を図ろうとしている。その背景には、「一帯一路」構想を進めていく上で、その一部を構成すると認識されているアフリカの安全保障環境が不安定であるのは、好ましくないからである。習国家主席は2015年9月の国連総会での演説の中で、今後5年間中国はアフリカ連合に対し1億ドルの軍事支援を行うことを表明している。この支援を用い、AUの待機軍(ASF)の整備と緊急対応能力の強化に加え、アフリカでの国連PKOにおける最初のヘリコプター部隊の配置にも言及している。また、同年12月に開催されたヨハネスブルグでの第6回中国アフリカ協力フォーラム(FOCACVI)でも、包括的な安全保障上の協力関係に言及し、ここで策定された「行動計画2016~2018」において3年間でアフリカ平和安全保障枠組(APSA)の取り組みに対し、6000万ドルの軍事支援をAUに供与することが記されている。

また、国連PKOに対する協力姿勢についても2015年9月の国連総会での演説で新たな取り組みに言及している。中国が平和維持に関わる常設の警察分隊の創設を主導するほか、8000人規模の平和維持待機部隊を創設するという意向を表明したのである。これは平和維持部隊の編成に遅れがみられがちな状況に対し、迅速な対応を図ることにつながるという点で評価を得る形となった。さらに中国は国連PKO活動において兵站や輸送、医療要員といった非戦闘領域での対応に加えて、戦闘部隊の派遣にも意欲を見せてきた。ただし、興味深いのは、分散型で断片化された指揮統制システムを備えた現在の国連PKOシステムの下では各国の派遣部隊の活動の自由度が高く、中国の人民解放軍も、無償で医療サービスを提供、学校に学校用品を寄付、中国語や武術の伝達、ローカルコミュニティとの関係性構築など、ある種の「ソフト・パワー」的な動きを示している点であ

る。現地、並びに中国国内での人民解放軍のイメージ向上を図っている面がある
とすることである。

中国のアフリカへの関与：「債務の罠外交（Debt Trap Diplomacy）」？

「一帯一路」構想にかかる近年の懸念材料として指摘されるいわゆる「債務の罠外交（Debt Trap Diplomacy）」は、中国にとっても一つの課題となっている。中国からの巨額の融資を受けるインフラ建設に関しては、採算割れや過剰債務、さらには融資契約上の条件などの問題から、事業継続の中断やキャンセルの動きも見られるようになってきている。2018年には西アフリカのシエラレオネのビオ大統領が、中国からの融資で建設予定であった新空港建設を中止した。また、タンザニアでは、マグフリ大統領が、中国からの援助に対して歓迎する発言を行う一方で、2019年6月にダルエスサラーム近郊にあるバガモヨ港の中国企業による建設計画に関し、貸与年数や免税措置等の要求を拒否して建設計画を停止する決定を行った。タンザニアに不利な海外投資は受け入れないという堅固な姿勢を示す形になったが、バガモヨ港の建設は、習国家主席が2013年の就任直後のアフリカ訪問の際に合意された110億ドルの大型かつ「一帯一路」構想を象徴すべき事業であったことから、アフリカ側からの強い警戒感が示された案件ともなった。

こうした状況に鑑みる形で、先に挙げた2020年6月17日に開催された中国アフリカ団結感染症対策特別サミットで、習国家主席は、以下のように発言している。

「中国はFOCACの枠組みの下、アフリカ諸国の今年末までに返済期限を迎える対中無利息債務の返済を免除する。中国は国際社会と共に、感染が特に深刻で、圧力の特別に大きいアフリカ諸国に対する支援を強化し、債務返済期限の一層の延長を含め、当面の困難克服を支援したい。中国は中国の関係金融機関がG20の債務返済期限延長の呼びかけに応え、市場原則に従い、アフリカ諸国と商業ベースのソブリン・ローンの手配について友好的に協議することを奨励する。中国はG20メンバーと共にG20の債務返済期限延長の呼びかけを実行に移し、またG20が現在の返済期限延長を踏まえ、アフリカ諸国を含む関係国に対し、さらに延長するよう呼びかける」

今後は個別に債務返済に係る具体的な措置の交渉が行われることになるだろう。

アメリカのアフリカへの関与

経済的な観点から見ると、アメリカの対アフリカ政策は、基本的にクリントン政権期に構想された政策であるアフリカ成長機会法（AGOA）を継承していると考えられる。これは、アフリカからの輸入品への関税を基本的にゼロとする政策であり、2025年度に見直しが行われる予定である。トランプ政権下では、ボルトン国家安保担当補佐官 2018 年 12 月にボルトン国家安保担当補佐官（当時）が発表した「新アフリカ戦略」の中で、「繁栄するアフリカ」プログラム（“Prosper Africa”）に触れている。これは USAID による民間投資実施のための環境整備支援を通じて、アフリカへの民間投資促進することを狙いとしたものだが、そのための十分な予算措置が行われていないなど、その実施姿勢には疑念も寄せられてきた。

冒頭で触れたように、アメリカにとっての最大の関心は対テロ戦略であり、2002 年 11 月キャンプ・レモニエをジブチに設立し、約 2000 人規模の駐留がなされてきた。現状では、その活動の中心はソマリアのアッシャバーブを標的とした無人偵察機による攻撃であり、紅海を挟んだ対岸のイエメン情勢など湾岸情勢も視野に収めている。この関連では、クリントン政権期以降の軍事教練プログラムを通じて、アフリカにおける（対テロも含む）平和維持活動の人材育成への関与を行ってきた。「対テロ」戦略の拠点は、西アフリカにも設置されており、ニジェールの首都ニアメー、アガデスに無人偵察機の駐機場設置し、約 800 人規模の米兵が駐留しているほか、ブルキナファソの首都ワガドグにも 120 人規模の兵力が駐留している。

米中対立の主戦場としての「アフリカの角」、あるいは紅海？

上述のように位相の異なる関与を示してきた米中関係は、近年様々なアクターの関与により重層的に緊張が高まっている「アフリカの角」、あるいは紅海地域でどのような動きを示す可能性があるのだろうか。

アメリカは 2017 年頃までは、アフリカについて、アメリカが中国との間で平和安全保障の観点から一定の協力が可能な地域だと認識されてきた。この点は、アメリカアフリカ軍（USAFRICOM）総司令官であったワルトハイザー（当時）が、2017 年の議会公聴会で発言している。この認識を大きく転換したのが、先

に挙げた 2018 年 12 月のボルトンが公表した「新アフリカ戦略」あった。この中で、ボルトンはジブチにおける中国の基地建設と関連するドラレ・コンテナ・ターミナルについて言及しており、ジブチはこの戦略的なターミナルを中国国営企業に譲渡しようとしており、もしそれが実現すれば「アフリカの角」におけるバランス・オブ・パワーが崩れ、中国に有利に働く形となると警告している。USAFRICOM の総司令官のタウンゼントも 2020 年の議会での公聴会で同様の懸念を示している。

中国のジブチへの関与のあり方を、「債務の罨外交」のターゲットとして位置づけ、それが引いては、この地域におけるアメリカの安全保障上の脅威になるのかについては、ブローティガムなどの専門家からは慎重な見方も示されている。他方では、この地域への中国の経済的関与が、アメリカにとっての機会を開く可能性を見る議論も存在する。しかし、この地域には湾岸諸国、トルコを始め、ロシアの関与もあり、極めて重層的な地政学的動き機が見られることから、引き続きその動向に留意する必要がある。