

現代インド・フォーラム



Contemporary India Forum

Quarterly Review

電子版

2017年 秋季号 No. 35

特集

インドをめぐる連結性（コネクティビティ）

南アジアのコネクティビティをめぐる印中のせめぎ合い

Indo-China Rivalry on Connectivity in South Asia

堀本武功（国際政治学者）

中国の「一帯一路」構想における CPEC とインド

CPEC and India in Chinese Belt & Road Initiative

三船恵美（駒澤大学法学部 教授）

失われたコネクティビティを求めて —インド・バングラデシュ関係—

Searching for the Lost Connectivity —Indo-Bangladesh Relationship—

村山真弓（JETRO・アジア経済研究所 研究支援部長）



公益財団法人 日印協会

THE JAPAN-INDIA ASSOCIATION

<http://www.japan-india.com/>

- ※ 本誌掲載の論文・記事の著作権は、公益財団法人日印協会が所有します。
- ※ 無断転載は禁止します。(引用の際は、必ず出所を明記してください)
- ※ 人名・地名等の固有名詞は、原則として執筆者の意向を尊重していません。
- ※ 政党名等の日本語訳は、筆者が使用しているものをそのまま掲載しています。
- ※ 各論文は、執筆者個人の見解であり、文責は執筆者にあります。
- ※ ご意見・ご感想は、公益財団法人 日印協会宛にメールでお送り下さい。

E-mail: partner@japan-india. com

件名「現代インド・フォーラムについて」と、明記願います。

現代インド・フォーラム 第35号 2017年秋季号

発行人兼編集人 平林 博

編集協力 現代インド研究センター

発行所 公益財団法人日印協会

〒103-0025

東京都中央区日本橋茅場町2-1-14

TEL: 03(5640)7604 FAX: 03(5640)1576

南アジアのコネクティビティをめぐる印中のせめぎ合い

Indo-China Rivalry on Connectivity in South Asia

国際政治学者

堀本武功

はじめに

2010年代に入った頃から「コネクティビティ」が盛んに論じられるようになった。コネクティビティは連結性や相互接続性と訳出され、政策レベルでは、多国間の運輸(道路・港湾・鉄道)・通信・通関のインフラ整備などを目指す経済政策の一環として位置付けられている。しかし、これらのインフラ整備は、経済だけでなく、政治的・地政学的な意味合いも併せ持っている。

こうしたコネクティビティの両面性は、中国が2013年から推し進めている一帯一路(OBOR: One Belt & One Road)事業の場合に特に顕著であるように見える(詳しくは、本誌他章参照)。事実、インド人(中国研究)・中国人(インド研究)が2017年に刊行した共編のOBOR研究書によれば、OBORについては、中国研究者が経済的な側面、中国以外の研究者が経済に留まらず、グローバルないしはリージョナルな視点や安全保障などの地政学的な側面を強調する傾向があるという¹⁾。

OBORは中国以西が主要な対象地域となることから、南アジアやインド洋が大きく関わりを持つことになる。現在、OBORの旗艦事業は「中国パキスタン経済回廊」(China Pakistan Economic Corridor。以下、中パ回廊)であるが、そのほかにもさまざまな事業が計画・検討されている。一方、インドはOBORに対応・対抗するだけでなく、自前のコネクティビティ事業も進めている。

そこで本稿では、南アジアやインド洋の地域を中心とするコネクティビティ事業の現状やその含意を検討してみたい。予め約言すれば、世界大国化を今目指しつつある中国と今後目指しているインドという二国間の「せめぎ合い」がコネクティビティをめぐる展開されつつある、ということになるだろう。コネクティビティは地政学的な色彩を帯びることから、緊密化する日印関係²⁾にも大きな影響を及ぼすのである。

I. OBOR が南アジア諸国にとって持つ意義



出所：Devirupa Mittra, “To Meet Indian Concerns, China Offers to Re-Name China-Pakistan Economic Corridor, “ The Wire, May 8, 2017.
<https://thewire.in/133138/china-pakistan-india-obor/>

OBOR 政策と南アジア地域との関連を検討する際、南アジアの国際政治が抱える独特な状況を理解しておくことが不可欠である。すなわち、インドは南アジアの超大国であり、インド周辺国にとって、インドとの関係を抜きにしては自国の外交が組み立てられないことである。大まかに見ればインドは、南アジア総計の人口、面積、GDP（国内総生産）、防衛費などで約7割～8割を占めている。その結果、周辺国は対インド（対印）関係に腐心せざるを得ず、南アジアに隣接する中国との関係を対印バランス政策に使うことになる³。

1. 中国パキスタン経済回廊の意味合い

その典型例がパキスタンである。中国とパキスタン(中パ)は、1960年代からどんな国際情勢にも左右されない全天候型友好関係であると喧伝してきた。2015年4月にパキスタンを訪問した習近平国家主席は、シャリーフ首相との間で両国関係が「全天候型協力的戦略的パートナーシップ」であると宣言するとともに、総額460億米ドル(その後、570億米ドルに増額)に上る中パ回廊に関する諸協定に調印した。

パキスタンにとって、中パ回廊は願ったりかなったりの事業である。経済発展をもたらすだけでなく軍事的なプラスをもたらし、敵対的な関係にあるインドとのバランスに役立つ。中パ回廊は単にインフラ整備だけでなく、経済特区の設置や電力事業（発電所や送電網）を含む総合開発事業ということもできる。回廊の最終地点はパキスタン南部でアラビア海に面するグワーダル港である。同港は中

国が管理運用権を持つことから、今後、中国の海外基地になる可能性を否定できない。中国はすでにアフリカ東部のジブチに海外基地を持ち、中国が建設を支援してきたスリランカ南部ハンバントータ港もその海外基地になる可能性が高い。中国のインド洋戦略が着々と進行していることになる。

しかし、パキスタンは中パ回廊をめぐる二つの難問を抱えている。第1が中パ回廊のルートと中国企業の優遇である。ルートは富裕州のパンジャーブ州などを通るが、ルートから外れそうな貧困州からの不満も出ている。そうなると、貧困州では民族主義を高め、テロの激化をもたらしかねない。しかも、現地に進出する中国企業には、法人税免除や輸入関税特別措置などの優遇措置が講じられ、現地パキスタン企業が享受できない「超国民的待遇」が与えられるうえ、企業選定の決定権が中国側にある⁴。そうなると、パキスタン実業界の不満が高まりそうである。

第2には、中国投資への返済問題であり、下手をすればパキスタンは借金地獄 (debt trap) に陥りかねない点である。逆に中国が中パ回廊とグワダル港を確保したうえで、借金返済で雁字搦めにして、パキスタンを自国の方針に従わせてインドに対応するというシナリオを秘かに描いているとしても不思議ではない。王毅外相が2015年の外交キーワードとして一帯一路の推進を重点に上げ、中国を中核とする政治・経済圏の確立と米国に左右されない地域協力圏の統合を強調している⁵以上、中国が抱く対パ政策の狙いを当然視しても良いかもしれない。

そうなれば、インドには悪夢である。中パ回廊は印パの対立関係をさらに激化する状況を生み出しかねない。事実、国連アジア太平洋経済社会委員会はその報告書 (The Belt and Road Initiative and the Role of ESCAP) で中パ回廊の意義を認めつつも、印パ対立に油を注ぎかねないと警告している⁶。

2. 南アジアのコネクティビティをめぐる印中の綱引き

インドから見れば、中パ関係が一層緊密化することは、自国には好ましくない国際環境が出現することを意味するが、有効な阻止策が見当たらないのが実情である。そこで、パキスタン以外のインド周辺国を中国側に引き寄せさせない、極論すれば、周辺国をインドの影響圏内に留めておきたいのである。

例えば、ネパールの場合、中国は2014年に同国に対して「ヒマラヤ越え経済回廊」(Trans-Himalaya Economic Corridor)を提案している。ネパール政府は、2017年5月、OBORに参加する覚書を中国政府との間で交わしている。中国は2006年にチベット・ラサまで開通した鉄道をネパールまで延伸したい。

ネパールはその物流を主にコルカタ港を経由する陸上ルートだけに依存しているため、インドの言いなりにならざるを得ないという実情を抱える。事実、ネパールは、1989年と2015年の二度にわたってインドによる陸上封鎖を受けている。

新たなルートの実現はネパールにとって悲願であり、インド依存から脱却できるという展望が開ける。

同様な事情がブータンにもある。ブータンは、1949年に調印された両国の友好条約第2条によって、外交政策の実施はインドの助言によって誘導される(guided)ことになっていたが、同条は2007年の条約改訂で廃止された。ブータンは外交自主権を獲得することになったが、依然としてインドからの強い影響力を受けているため、念願の中国との国交を樹立できない。インドはブータンに対して年額約10億米ドルの支援を行っている。

今年6月から8月にかけて、ブータン領ドクラムをめぐって印中両軍の睨み合いが続いた。発端は中国が同地で道路建設を進めていることが判明したことであり、インドがこれを阻止すべく、軍隊を派遣した結果生じた睨み合いであった。ちなみに、インドとブータンともに派遣要請の有無について明らかにしていない。この睨み合いは、9月4日にアモイで中国が主催したBRICS首脳会議直前に、インドとの対立を持ち込まないよう配慮した中国の譲歩で一旦は緩んだが、いつ再発してもおかしくない。

このほか、陸地でのコネクティビティ事業としては、BCIM(バングラデシュ、中国、インド、ミャンマー)経済回廊がある。BCIM回廊は1990年代に浮上し、2013年12月には4カ国が正式に取り組みを開始した。現在、BCIM回廊はOBOR事業の一環として位置付けられている(インドとバングラデシュのコネクティビティについては、本誌別章)。

しかし、今のところ大幅な進展は見られない。たしかに、インドにとってはBCIM回廊がインド北東部のコネクティビティ向上や開発の観点からはプラスであるが、消極的にならざるを得ない要因を抱えている。その主因としては、まず、中国が中パ回廊とBCIM回廊の連結も考えていると言われ、そうなるインドは中国主導事業の挟み撃ちにされる。しかも、中国・バングラデシュの関係深化は望ましい展開とは言えない。

第2には、BCIM回廊のインフラが整備されれば、中国にとってはマラッカ海峡を通らず、ベンガル湾から中国に至るエネルギー資源の運搬ルートになる。逆にインドにとってみれば、中国製品がインドに流入して貿易赤字が一層増大するという懸念がある。インドの貿易相手国としては中国が首位を占めるが、インドの入超が続いており、2015-16年度の場合、527億米ドルの貿易赤字となっている(インド商業省 Export & Import Data Bank)。

ちなみに、バングラデシュの場合、中国支援のコネクティビティ事業で自国が借金地獄に陥らないよう対中政策を進めているという(*Economic Times*, June 17, 2017)。

一方、海域のOBOR事業には、中国がスリランカ南部に位置するハンバントータ港の整備がある。スリランカ国内ではインド洋におけるハブ機能を同港が果た

すとの期待があるものの、シリセーナ現政権がラージャパクサ前政権によるインフラ整備などへの外国（主には中国）からの投融資のために自国が借金地獄に陥っているとの批判を強めている。

II. OBOR に対するインドの対応

1. 中国のコネクティビティ事業に対するインドの警戒感

このようにインドでは、OBOR 政策に対する警戒感が極めて強い。例えば、リアリストの国際関係評論家として知られるブラーマ・チェラニーは、1 兆米ドルに上る OBOR 政策が中国の戦略上重要な拠点でインフラ建設を進め、膨大な投融資をおこなって対象国を借金地獄に陥らせて、自国の影響圏に編入するという覇権政策であり、新植民地政策であると断定している⁷。外交・軍事評論家のマノージ・ジョーシーも、OBOR 政策は、単なる開発支援や投資ではなく、経済計画・市場開発・市場占拠と政治的な発言権の確保を目指す、地経学と地政学の一体化政策である⁸と指摘している。おそらく、インドが中国の OBOR 政策に抱く警戒感の根底には、周辺国が中国の影響を強く受け、反印化して、南アジアにおける自国の覇権が脅かされるという強い危惧があるのかもしれない。

インドは、北京で開催された OBOR フォーラム（2017 年 5 月 14 日・15 日）の前日、外務省報道官が不参加を表明した。表明によれば、インドはコネクティビティ事業には賛成であるものの、OBOR が平等性の観点から疑問があり、また、中パ回廊がパキスタン側カシュミール（インドが領有を主張）を通ることが主権侵害にあたるという点を不参加理由とした。とは言え、インドはコネクティビティ事業には前向きであり、OBOR と裏表の関係にある AIIB(アジアインフラ投資銀行)のメンバーになることには矛盾を感じない。むしろ、AIIB によるインフラ投資は喉から手が出るほど必要としているし、AIIB とアジア開発銀行との共同融資によるインフラ整備には意欲的である。

2. インドによる自前の事業

インドは中国絡みのコネクティビティ事業（中パ回廊や BCIM 回廊）には消極的であるが、自前の中国抜き事業には積極的である。例えば、1997 年から検討が開始されたベンガル湾周辺国（バングラデシュ、インド、ミャンマー、スリランカ、タイ、ネパール）で構成される BIMSTEC（ベンガル湾多分野技術経済協力イニシアチブ）には力を入れている。しかし、BIMSTEC の諸計画が順調に進捗しているとは言いがたい。

インドは BBIN 事業にも注力している。BBIN はバングラデシュ、ブータン、インド、ネパールで構成され、1997 年から検討が開始された。いわば、SAARC(南

アジア地域協力連合)の小区域地域協力であり、水資源管理、電力・運輸・インフラのコンネクティビティ改善が事業目的となっている。完成の暁には、小区域内貿易を60%増加させると見込まれている。インドは、バングラデシュ・ブータン・ネパール間の道路建設(558 km)に2016年に10億米ドルの支援をおこなうことを決定した。事業全体の財源はアジア開発銀行から半分の融資を受け、2018年完成を目指している⁹。しかし、ブータンが近年脱退の構えも見せるなど、この事業も順調と言えない。

このほかインドは、日本とともにイラン領南部のチャバハール港の港湾整備を支援している。インドは、この港湾整備に二つの狙いを持っている。まず、コンネクティビティの観点からすれば、同港を起点として中央アジアへの足がかりを築きたいことである。インドには西側に隣国パキスタンが存在するゆえに、中央アジアへのコンネクティビティを確保できないという事情がある。さらにインドはロシアと共同して国際南北運輸回廊(International North South Transportation Corridor)の構築を目指している(*The Economic Times*, May 20, 2017)。その場合、チャバハール港が起点として重要な意味合いを持つことになる。

もう一つの狙いは、パキスタン南部のグワダール港への対応である。OBOR事業が軍事的な性格を帯びることもあって、インドはその危惧を増幅させている。両港間の距離は72 kmと短い。イランは表向きチャバハール港整備が経済開発の目的としているが、インドが経済と軍事的な位置付けを同港に描いていても不思議ではない。

インドは、ASEAN諸国とのコンネクティビティ事業も進めている。メコン・インド経済回廊(ダウエーとチェンナイを結ぶ長期構想としての海上ルート)、インド・ミャンマー・タイ3か国間ハイウェイ、コルカタ港(インド)・シットウェ港(ミャンマー)間航路整備と航路沿い地域開発事業などがある。

Ⅲ. 日本の関わり

1. 日印関係緊密化の背景

トランプ政権の登場は、印米関係と日印関係に大きな変貌をもたらしつつあるように見える。日本は日印関係強化により日米印連携を図ろうし、2011年から日米印協議を軌道に乗せた¹⁰。しかし、日米安全保障条約があるとは言え、両国関係の経済的な基軸になると想定されたTPP(環太平洋戦略的経済連携協定)から米国が離脱した。

印米関係の場合、2016年6月のモディ首相訪米に見られるように、中国に対する懸念とテロの文脈でパキスタンに対する警戒感の共有を明らかにした。しかし、トランプ政権の外交政策は、現在までのところ中東と北東アジアに重点が置

かれ、従来の米政権とは異なり南アジアとインド洋にまで手が回らない状態が続いている。その結果、クリントン・ブッシュ・オバマの歴代米政府とインド政府との間で培われた両国の信頼関係が低下し、南アジア・インド洋の地域では戦略的な空白が生み出されつつある。極言すれば、中国が米国にとって代わろうとしているのである。

たしかにトランプ大統領は、8月21日米軍のアフガン駐留継続やパキスタンに対する積極的な対テロ協力やインドに対するアフガン支援を求めるアフガン戦略を明らかにした。しかし、印パにとっては、米国からの見返り措置がない。言うなれば、新しいアフガン戦略は、米国による中東政策の一環としての位置付けである。米国はインド洋ディエゴガルシア島とアフリカ北東部ジブチの両米軍基地が持つが、インド洋戦略におけるそれら基地の位置付けには触れられておらず、印パ両国には不満が残る内容だろう。

インド政策研究所上席研究員のシュリナート・ラーガヴァンは、「歴代インド政府は、過去20年間、米国のヘゲモニーがインドの利益にも作用するとの前提で（対米）外交を展開してきたが、一時的にせよこのヘゲモニー継続が当然のことではなくなった以上、インドの広範な利益追求が難しくなろう」¹¹と指摘している。

そうなると、インドにとって日本はアジアにおいて依拠しうる国となる。日本にとっても、トランプ政権下の米国があまり当てにならない以上、インドはアジア外交において重要なパートナーとなろう。

2. 緊密化する日印関係とコネクティビティ

事実、コネクティビティの観点から見れば、日本は対印支援を開始している。2014年9月のモディ首相初訪日の際、インド北東地域のコネクティビティ改善と開発に日印が積極的に関与する方針を打ち出し、翌年12月の安倍首相訪印では北東部における道路網連結性に対するODA借款供与が表明された。

具体的に見ると、日本は北東部のアッサム州、ミゾラム州、メガラヤ州の道路プロジェクトに7.44億米ドル支援するほか、ベンガル湾のアンダマーン・ニコバル諸島開発計画やチャバハール港とトリンコマリー港開発プロジェクト計画に日印協力を協議している。従来、インドは、北東部における分離主義や他国の関与を懸念し、同地域に対する諸外国の関与を拒否してきたが、日印関係の緊密化と中国の進出を踏まえ、日本にだけインフラ整備を認めた訳であり、「大々的な方針転換」¹²をおこなったことになる。インドの識者からは、OBORに対する対抗上、日本との協力を強化すべきであるとの議論も展開されている¹³。

安倍首相は9月13日～15日に訪印し、14日には「自由で開かれ、繁栄したインド太平洋に向けて」と題する共同声明が出された。声明には対中牽制を想起さ

せる政策のほか、随所にコネクティビティへの言及が見られるし、インド北東部のインフラ整備も盛り込まれている。しかし、日印協力によるアフリカへのコネクティビティの観点から、OBOR への対抗策として盛り込まれると両国マスコミが報じていた「アジアアフリカ成長回廊」には直接的な言及がなく、「両首脳は、アフリカを含むインド太平洋地域の様々なステークホルダーに利益をもたらすアジア及びアフリカの成長のための産業回廊及び産業ネットワークの発展を求める努力を歓迎した」との表現にとどまっている。

IV. 今後の展望

本稿は、南アジア・インド洋のコネクティビティの計画・事業について地政学的な観点から論点整理を試みた。「地政学的な意味では、インドはきわめて重要な国」なのである¹⁴。

中国は OBOR 事業にみられるように、コネクティビティ政策を着々と進捗させている。インドは受けて立つと同時に自前の政策を進めようとしている。しかし、いかんせん中国に一步も二歩もリードされているのが実情であろうが、中国には容易く思うとおりにさせたくない、要するに、コネクティビティをめぐる印中のせめぎ合いである。

中国のコネクティビティ事業は、南アジアなどの枠組みを大きく変更させる可能性を秘めている。たしかに、中国は数代の王朝が何世紀にもわたって万里の長城を完成させた国であるが、巨額の資金を投入して進められている事業がすんなりと成功し、直ちに想定した効果を発揮するとは思えない。

中国が進めるコネクティビティ政策の進捗は、米国の対応によっても左右されよう。P.スティーブンズ(英紙エコノミック・タイムズの本席政治解説員)は、7月20日付同紙で、OBOR とは中国がユーラシア大陸で覇権を握るための手段であり、米トランプ政権の好戦的な孤立主義外交のおかげで習近平に有利に展開しており、中国のやりたい放題になっている、と指摘している¹⁵。果たして、トランプ政権は中国のコネクティビティ政策を放置したままに置くのだろうか。

2018年には、習近平政権が2期目に入るほか、パキスタンの総選挙も予定され、トランプ政権も2年目を迎える。2019年にはインド総選挙も予定される。当面、南アジアにおけるコネクティビティ事業は、各国政府が抱える内政・外交要因などとも微妙にリンクする形で進捗することになるだろう。

(2017年10月2日)

-
- ¹ Srikanth Kondapalli and Hu Xiaowen ed., *One Belt One Road China's Global Outreach*, Pentagon Press, New Delhi, p. 11.
- ²詳しくは、堀本武功編『現代日印関係入門』東京大学出版会、2017年。
- ³詳しくは、「第5章 南アジア—地域覇権を目指す超大国」（堀本武功『インド 第三の大国へ』岩波書店、2015年）。
- ⁴小島 眞「中国パキスタン経済回廊の実相」『拓殖国際フォーラム』2017年8月21日(<http://kokusaiforum.web.fc2.com/9kojima/170821cpecnojissoukojima.pdf>)。
- ⁵三船恵美『中国外交戦略 その根底にあるもの』講談社、2016年、pp.13-14。
- ⁶“CPEC may further ignite India-Pakistan tension:UN ESCAP Report,”*Express Tribune*, May 24, 2017
- ⁷Brahma Chellaney, *China's debt-trap diplomacy*, Project Syndicate, 2017-02-09
<https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01?barrier=accessreg>
- ⁸Manoj Joshi, “Can the OBOR Project Be Made to Work for Countries Other Than China?,”*The Wire*, May 23, 2017
(<https://thewire.in/138647/obor-china-india-gains/>).
- ⁹Rupesh Dutta, “Centre approves \$1 billion Bangladesh-Bhutan-India-Nepal road connectivity project,” *News Minutes*, September 18, 2016
(<http://www.thenewsminute.com/article/centre-approves-1-billion-bangladesh-bhutan-india-nepal-road-connectivity-project-50058>).
- ¹⁰伊豆山真理「対中懸念を共有した米印パ首脳会談—「民主主義」の論理は後退」『Jiji 通信社 JANET』2017年8月10日
(<http://janet.jw.jiji.com/apps2/do/contents/view/c76a5985fa7713d9...>)。
- ¹¹LiveMint, “The evolution of American hegemony,” *LiveMint*, June 12, 2017
(<http://www.livemint.com/Opinion/Zr2jR4OpNbhPAqAmE3XZNM/The-evolution-of-American-hegemony.html>).
- ¹²村山真弓「インド北東地域をめぐる日印関係」『アジ研ワールド・トレンド』No. 260 (2017年6月)。
- ¹³Darshana Baruah, “Nepal Jointed the Belt and Road. What Does That mean for India?” *Diplomat*, May 15, 2017.
- ¹⁴平林 博『最後の超大国』日経 BP, 2017、p.10。
- ¹⁵Philip Stephens, “A train that proclaims China's global ambition,” *Financial Times*, July 20, 2017
(<https://www.ft.com/content/ed033dae-6c69-11e7-b9c7-15af748b60d0>).

執筆者紹介 堀本武功（ほりもと・たけのり）

国際政治学者。国立国会図書館調査局長後、尚美学園大大学院教授、京大大学院特任教授、放送大・拓殖大大学院各客員教授等を経て、現在、岐阜女子大学客員教授・日印協会現代インド研究センター上席研究員。博士号。

単編著：『インド 第三の大国へ』（岩波書店、2015）、『現代インド3 深化するデモクラシー』（共編、東大出版会、2015）、『現代日印関係入門』（東大出版会、2017）、*India-Japan Relations in Emerging Asia* (Co-ed. Manohar, 2014)など15冊。



中国の「一带一路」構想における CPEC とインド

CPEC and India in Chinese Belt & Road Initiative

駒澤大学法学部 教授
三船恵美

はじめに

中印両軍は中国とブータンの紛争地であるドクラム高原における中国軍の道路建設で長らく対峙していたが、2017年9月3～5日に中国福建省の厦門（アモイ）で開催された新興5カ国 BRICS の国際会議の直前になって中印両軍の撤退が合意された。この結果、インドのナレンドラ・モディ首相は会議に出席した。10月18日から5年ぶりに開催される中国共産党の第19回全国代表大会を控えた重要な外交舞台であったが、モディ首相の訪中により中国はホスト国としての面目を保つことができた¹。9月3日の「BRICS ビジネスフォーラム」開幕式で習国家主席が基調講演を行う3時間ほど前、北朝鮮の核実験の一報が世界を駆け巡った。もしもモディ首相が訪中しなかったならば、習主席はそのメンツを東と南の両面から国際的に潰されていたであろう。

中印間には、国境問題など相互に妥協できない課題が少なくない。しかし、「一带一路（One Belt, One Road : OBOR または Belt & Road Initiative : BRI）」構想や米露との大国外交や周辺外交をめぐる、中国外交にとってインドとの対立をエスカレートさせることは望ましくない。現在の中国とインドは、「対立」しても「衝突」はできないのである。

本稿は以下の構成で論じていく。まず第I節で、「一带一路」で中国が何のコンネクティビティを追求しているのかを概説する。第II節では、「中国・パキスタン経済回廊（China-Pakistan Economic Corridor : CPEC）」に焦点を当て、中国が「一带一路」構想の重要プロジェクトに据える CPEC のコンネクティビティについて考察する。

I. 「一带一路」構想 —5つのコンネクティビティと3つの共同体—

1. 「一带一路構想」の誕生とその戦略

習近平国家主席は2017年5月14日、『「一带一路」国際協力サミットフォーラム（以下、『「一带一路」フォーラム』)』の開幕式で、『「一带一路」建設を手を携えて推進する』と題した基調講演を行った。その講演で習主席は『「一带一路」建設の趣旨は、戦略的なコンネクティビティと優位性を相互に補完させることである』²と強調した。

「一带一路」構想とは、巨大な経済力を武器にして中国が推し進めているコンネクティ

ビティ構築の戦略である。後述する「5つのコネクティビティ」を基礎にして「3つの共同体（利益共同体、運命共同体、責任共同体）」の構築を追求する勢力圏構築の構想である。

「一帯一路」構想は、2013年9月7日に習主席がカザフスタンで提唱した「シルクロード経済ベルト」構想³と、同年10月3日に習主席がインドネシア国会における演説で提唱した「21世紀海上シルクロード」構想⁴の総称である。前者の講話において、習主席は、①政策面における意思疎通、②鉄道網の連携強化、③貿易の円滑化、④通貨流通の強化、⑤相互理解の深化の「5つのコネクティビティ」を提唱した。「5つのコネクティビティ」は、2017年の『「一帯一路」フォーラム』における習主席の基調講演でも強調された。2017年の演説では、②が経済交通インフラの範疇を超えて、「陸海空ルートと情報高速ネットワークの複合型インフラネットワークの形成」とされていた点が注視される。『「一帯一路」フォーラム』の直前には、中国国家航天局（中国宇宙局）が「一帯一路」のもたらすチャンスを宇宙事業にも利用し、南アジア、アフリカ、欧州、アメリカ大陸を繋ぐ「一帯一路宇宙情報回廊」を建設していくことを公表している⁵。

2. 「一帯一路構想」のビジョンと行動指針

2017年9月半ば現在、中国政府が公表している「一帯一路」の具体的な内容や指針は、2015年3月28日に中国国家発展改革委員会、外交部、商務部が合同で公表した「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動（以下「ビジョンと行動」と略す）」⁶、ならびに、2017年6月20日に中国国家発展改革委員会と国家海洋局が共同で公表した『「一帯一路」建設における海上協力構想（以下「海上協力構想」と略す）」⁷の2つの公式文書に示されている。

中国政府が「一帯一路」の指針を示した「ビジョンと行動」によれば、「一帯一路」とは「共同发展を促進し、共同繁栄を実現するウイン・ウインの道」であり、中国政府は「政治的に信頼し合い、経済的に融合し合い、文化面を受け入れ合う利益共同体、運命共同体、責任共同体を構築すること」を提唱している。また、「ビジョンと行動」は、『「一帯一路」の建設は沿線諸国の開放・協力における壮大な経済ビジョンであり、各国は手を携えて互利互惠、共同安全保障という目標に向けて共に前進する必要がある」と強調した。

「海上協力構想」は、沿線国の資源バンクの構築、海洋産業団地や経済貿易協力区の建設、港湾建設、海底光ケーブルの敷設、情報インフラの連結といった産業協力案を列挙しているだけでなく、「安全保障の道の共同構築」についても提唱している。「海上協力構想」は「5つの道の共同建設」を打ち出しているが、そのうち「2つの道（「安全保障の道」と「スマート・革新の道）」は、北斗衛星航法（中国独自の衛星測位システム）やリモートセンシング衛星システムによる海洋モニタリングを含む安全保障領域に及

ぶ協力強化も提唱している⁸。

日本やインドの多くのジャーナリストは「一带一路」構想を「巨大な経済圏構想」と報道している。しかし、国際経済回廊の建設は「一带一路」の一面でしかない。「一带一路」とは、中国が沿線各国と共に「人類運命共同体」を作り上げていくことを提唱する「経済と政治と安全保障の共同建設の構想」⁹である。習主席は、2017年1月18日にパレ・デ・ナシオン（国連ジュネーブ本部）で行った講演で、「人類運命共同体」構築の推進のために「一带一路」を提唱していると語っていた。また、その講演で習主席は、人類運命共同体の構築について、経済のみならず、パートナーシップや安全保障枠組みの面も強調していた¹⁰。

「一带一路」の推進によって中国が唱える「人類運命共同体」とは、中国を主軸とする勢力圏構想に他ならない。「一带一路」は、単なる経済回廊・経済圏構築の構想ではない。

II. CPEC のコネクティビティ

1. CPEC の意図と戦略

中国はパキスタンのグワダル港整備に多大な援助を行ってきた。ホルムズ海峡まで500kmほどにあるグワダル港は、シーレーン構築、資源戦略、軍事拠点として要衝にある。グワダル港が2016年11月に開港し、中国とパキスタンの経済を結ぶルートが正式に開通した。そこで、CPECへの関心が高まっている。

CPECは、中国新疆ウイグル自治区カシュガルからパキスタン支配下のカシミール地方を経てパキスタン全土を跨りインド洋のグワダル港に繋がる構想である。中国とパキスタンは、CPECを中軸に港湾、エネルギー、インフラ、産業協力を重要プロジェクトに据える「1+4協力体制（1=CPEC、4=港湾、エネルギー、インフラ、産業協力）」の枠組みの形成に合意している。インフラ整備については、道路、鉄道、パイプライン、光ケーブルの「四位一体」の道を築くことを表明している。

「経済回廊」とは、人とモノとマネーが国境を越えて活発に移動できるようにする運輸インフラのことである。とはいえ、CPECは単なる経済インフラ建設ではない。CPECは、エネルギー安全保障、新疆ウイグル自治区の安定、海洋戦略などを含む包括的なコネクティビティの戦略構想である。中国にとってのパキスタンとの関係強化には、インドに対する戦術的な牽制と、「東トルキスタン・イスラーム運動」(ETIM)をはじめとする「3つの勢力（分離主義勢力・国際テロ・過激主義勢力）」の取り締まりをめぐる協力、という側面もある。ETIMは、タリバーンやアルカイダ及び「ウズベキスタン・イスラーム運動(IMU)」と関係があるとされている。また、2016年にパキスタンを訪問したイランのロウハニ大統領が、「グワダル港と中国を鉄道で繋ぐCPEC」を支持し、グワダル港とイランの港を繋いで欲しいとパキスタン政府へ語ったことにも示される

ように、CPEC のコネクティビティには中国とパキスタンの二国間を越えて拡大する潜在性がある。それは、中国に対抗するインドが 2016 年にイランのチャバハール港湾開発へ大型投資するとの協定を締結したように、周辺国が中国とインドを競合させる戦術に利用されてもいる。

2. 「一帯一路」構想における CPEC の位置づけ

「一帯一路」の「海のシルクロード」建設における海上協力は、中国の沿海経済ベルトを支柱としている。「海のシルクロード」は「海洋経済（ブルー・エコノミー）」の 3 つの重点建設ルートを設定している。3 つの重点ルートとは、①中国～インドシナ半島経済回廊～南シナ海～インド洋、②中国～オセアニア～南太平洋、③中国～北極海～ヨーロッパの 3 ルートである。南アジアへ繋がる「海のシルクロード」は、中国からインドシナ半島へとリンクされ、南シナ海を経てインド洋へと西進し、CPEC、「バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー（BCIM）経済回廊」を接続し、中国～インド洋～アフリカ～地中海へと連なるブルー・エコノミー（海洋経済）の建設を推し進めようとしている¹¹。

1.9 億人のパキスタンのマーケットは小さくはない。とはいえ、パキスタンに対する「一帯一路」プロジェクトの 5 割以上が焦げ付くとの見通しが、2017 年 5 月の『「一帯一路」フォーラム』の前後に、Economist 誌をはじめ、世界的に報道された。しかし、地政学的な戦略意義をパキスタンに見出すことによって、パキスタンとの CPEC が「一帯一路」の戦略上で重視されている。「一帯一路」構想が、経済利益を度外視して政治的利益を優先させている構想であればこそである。

おわりに —CPEC でインドを揺さぶる中国—

CPEC は、「経済と政治と安全保障の共同建設」の構想としての「一帯一路」のコネクティビティ戦略のなかで位置づけられている。中国にとって、アラビア海へ出るルートの構築には CPEC が重要になる。CPEC におけるグワダル港は、南アジア戦略のみでなく、中国から欧州に至る広大な「海のシルクロード」上で極めて重要な拠点となる。即ち、グワダル港は中国からマレーシアのマラッカ臨海地域、ミャンマーのチャオピュー港、スリランカのコロンボ港とハンバントタ港を經由して最近建設したジブチの補給基地に至るルートを扼する位置にある。「海のシルクロード」は、ジブチから一方では南に下ってケニアのモンバサ港経由で喜望峰から欧州の大西洋岸へ、他方では北上してスエズ運河を通り、すでに中国が大きな権益を持つギリシャのピレウス港へと延びるのである。中国海軍には商用名目で使用権を獲得した他国の港を中国海軍の補給地点としていくねらいがあるのではないかとみられている。「海のシルクロード」は、中国海軍の最初の海外補給基地を置いたジブチとも戦略的に繋がられていると言えよう。

中国は自国の主権については強く主張するが、他国による主権の主張については尊重しないことが少なくない。CPECはインドにとって主権問題であるとのインド側の懸念を払拭すべく、『『一带一路』フォーラム』の直前、「CPECの名称を変更してもかまわない」という趣旨の羅照輝大使の言葉が在インド中国大使館のWebsiteに掲載されていたが、直後に削除された。本国政府の意向が働いたのであろう。しかし、インド側にすれば、名称を変更すれば済む話ではない。

CPECを「インドの（カシミールにおける）統治権を無視したプロジェクト」と怒ったインド政府は、2017年5月に北京で開催された『『一带一路』フォーラム』を欠席した。しかし、翌月に韓国済州島で開催されたアジアインフラ投資銀行（AIIB）の第2回年次総会には、インド政府は出席している。今後、中国はCPECをめぐる「インド政府が妥協する限界」を探りながら、その範囲を徐々に広げ、その既成事実化を積み重ねていくことに努めるであろう。

BRICSアモイ会談の記念写真は、中国のインドへの対応を映し出していた。初日の3日には、横一列に並ぶ5人の首脳達の中央で習主席が両脇のプーチン露大統領とモディ首相の手をがっちり握っていたが、翌4日のサミットの記念写真では、プーチン大統領が再び習主席の隣にいたのにモディ首相は端に立っていた。中国が中印間と中露間の「距離」を見せつけたシーンであった。

CPECをめぐるインドへの揺さぶりは、中国が南アジアにおける米中印パワー・シフト¹²のなかで、モディ政権がどこまで中国に譲歩するのかを試していると言えよう。

(2017年10月2日)

¹ 三船恵美「なぜ中国は『北朝鮮の非核化』に消極的なのか（特集「トランプでも金正恩は止められない）」、iRONNA、2017年9月8日、[<http://ironna.jp/blogger/406>]。

² 习近平「习近平在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲」新华网、2017年5月14日[http://news.xinhuanet.com/world/2017-05/14/c_1120969677.htm]。中华人民共和国外交部「“一带一路”国际合作高峰论坛圆桌峰会联合公报（全文）」、2017年5月15日[<http://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1461817.shtml>]。

³ 「习近平在纳扎尔巴耶夫大学的演讲（全文）」新华网、2013年9月8日[http://news.xinhuanet.com/politics/2013-09/08/c_117273079_2.htm]。

⁴ 中华人民共和国外交部「习近平在印度尼西亚国会的演讲（全文）」中华人民共和国外交部、2013年10月3日[http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zt_674979/dnzt_674981/qtzt/ydy1_675049/zyxw_675051/t1084354.shtml]。

⁵ 「中国航天助力“一带一路”建设 共建空间信息走廊」新华网、2017年5月12日[http://news.xinhuanet.com/world/2017-05/12/c_1120963806.htm]。

-
- ⁶ 中华人民共和国国家发展改革委・外交部・商务部「推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动」、商务部、2015 年 3 月 28 日
[<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/jlyd/201601/20160101243342.shtml>].
- ⁷ 国家发展改革委和国家海洋局「国家发展改革委、国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》」国家海洋局、2017 年 6 月 20 日
[http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201706/t20170620_56591.html].
- ⁸ 北斗卫星导航系统政府网「《“一带一路”建设海上合作设想》发布，加强北斗海洋应用国际合作」2017 年 6 月 23 日、
[<http://www.beidou.gov.cn/2017/06/23/20170623eb0cba5e4b71466d9c14dd7449d582bc.html>].
- ⁹ 傅莹、「坚持合作安全、共同发展、政治包容：携手构建人类命运共同体（一带一路论坛）」《人民日报》2017 年 5 月 16 日
[http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2017-05/16/nw.D110000renmrb_20170516_1-08.htm]. 「“一带一路”通往人类命运共同体」新华网、2017 年 1 月 22 日
[http://news.xinhuanet.com/world/2017-01/22/c_1120362301.htm].
- ¹⁰ 「共同构建人类命运共同体—在联合国日内瓦总部的演讲」《人民日报》2017 年 1 月 20 日
[http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2017-01/20/nw.D110000renmrb_20170120_1-02.htm].
- ¹¹ 「国家发展改革委、国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》」前掲。
- ¹² 三船恵美『米中露パワーシフトと日本』勁草書房、2017 年、第 6 章。

執筆者紹介 三船恵美（みふね・えみ）

駒澤大法学部教授。専門は現代中国の外交・国際関係論。主著に『中国外交戦略：その根底にあるもの』（講談社選書メチエ、2016 年）、『米中露パワーシフトと日本』（勁草書房、2017 年）など。

失われたコネクティビティを求めて —インド・バングラデシュ関係—

Searching for the Lost Connectivity —Indo-Bangladesh Relationship—

JETRO・アジア経済研究所 研究支援部長
村山真弓

はじめに

コネクティビティ（連結性）は、近年、国内外の経済発展における重要な手段として位置づけられるようになった。他方で、単なるインフラの改善とそれに伴う経済的影響にとどまらず、コネクティビティの結節点・通過点となる国々や人々に与える政治的、社会的な意味も無視できない。

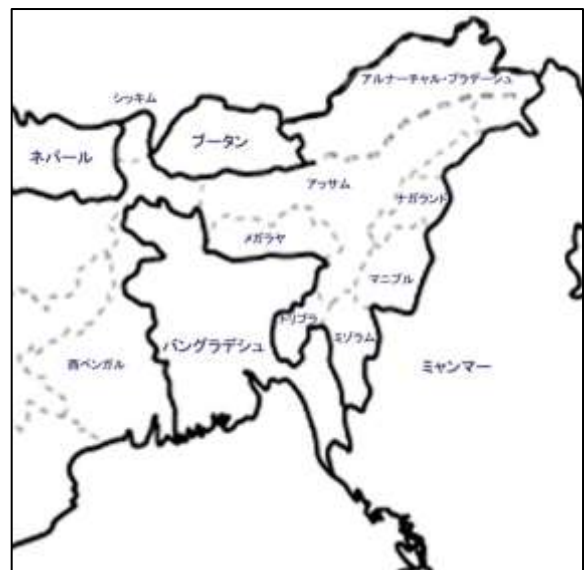
私見ではあるが、アジアにおける主要プレイヤーとしてのインドは、中国や日本に比べるとコネクティビティへの自発的関心が薄い、あるいは遅れているように思われる。コネクティビティへの注目に先行した地域統合についてみても、インドに関しては'Reluctant Regionalist（不承不承の地域主義者）'という評価もあるようだ¹。

こうしたインドの全般的「消極性」にもかかわらず、地域統合やコネクティビティに強い関心を寄せてきた地域も存在する。それはインド東部地域、とくにインドの北東地域である。バングラデシュ、ミャンマー、中国、ネパール、ブータンと国境を接する同地域のコネクティビティ問題について、本稿ではバングラデシュとの関係から概観する。

I. 切断された北東地域

1. 北東地域とは

インドの地図を見ると、東から北東にかけてインドの中心部からは飛び出たような地域がある。それがアルナーチャル・プラデーシュ州、アッサム州、マニプル州、メガラヤ州、ミゾラム州、ナガランド州、シッキム州、トリプラ州から成る北東地域である。1975年にインドに



併合されたシッキム（シッキム王国は、英領期およびインド独立後にあつて、それぞれの保護国であつた）を除く 7 州は、「セブン・シスターズ」と呼ばれている²。植民地期においては同 7 州のうち、マニプル、トリプラが藩王国（ともに 1949 年にインドに併合）、その他の地域は、植民地前期にはベンガル州（プロビンス）、後期にはアッサム州（プロビンス）の一部であつた。

ところが 1947 年インド・パキスタンの分離独立によって、ベンガル州の東半分およびアッサム州の一部（当時のシレット県の大部分）がパキスタンに編入された。その結果、北東地域はその地域を囲む境界線の 98%が外国と接する、すなわち国境となり、インド本土とは、西ベンガル州のシリグリ回廊、別名チキン・ネックと呼ばれる、わずか幅 20 数キロメートルの細い領土によって結ばれることとなった。

2. 分離独立の影響

印パ分離独立は住民の大量移動とそれに伴う悲劇を初め、甚大な影響を及ぼしたが、その一つが交通インフラの切断である³。例えば、統一インドにあつた 9 の鉄道システムのうち七つはインドに帰属し、ジョドプール藩王国傘下の鉄道に加えて、残りの二つ、すなわちベンガル・アッサム鉄道と北西部鉄道が両国間で分割された。走行距離にすると、パキスタンに帰属したのは全体の 16.9%である（ちなみに面積では 22.8%、1941 年センサスに基づく人口の 18%がパキスタンに含まれた）。

ベンガル・アッサム鉄道の大部分はパキスタンに帰属することになったが、そのために困つたのはインド側である。植民地時代、アッサム州で生産されるジュートや茶はカルカッタ（現コルカタ）の経済にとって重要な産品であつた。また石炭、石油、医薬品、機械の部品など多くの物資が鉄道によって運ばれていた。分離独立当時、北東地域をインド本土に結ぶ線路はなく、そのため両国は物資通過（トランジット）協定を結んだ。しかし、良好とはいえない両国関係にあつて、賄賂、密輸の横行など、物資輸送には多くの困難が生じた。インド本土と北東地域を直接つなぐ鉄道がないことが、対パキスタン貿易においてインドの交渉力を損ない、トランジットを確保するためにパキスタンに対してもジュート輸出のためにカルカッタ港の利用を認めることに同意したとの報告もある⁴。シリグリ回廊を通過してインド本土とアッサムを結ぶ全長 142.5 マイルのメーターゲージの鉄道敷設プロジェクトは 1948 年 1 月末に始まり、1950 年 1 月に完成した。雨がが多く実質的に工事可能な日が少ない同地域で、当初最低 2 年半かかると見込まれた工期を前倒しての完工であつた。東パキスタンを通過する物資輸送は、1965 年、第 2 次印パ戦争を機に全面的に停止された。

鉄道と同様に、インド本土と北東地域を結ぶ重要な交通手段であったのは、内陸水運である。1953年にアッサムとカルカッタを結ぶ内陸水運トランジットについて詳細な手続きが決定され、アッサムからはジュートと竹が、またカルカッタからは自動車や肥料などが河川を通じて運ばれた。しかし、ここでも鉄道輸送の場合と同じような問題が続発した。1965年の第2次印パ戦争で、河川トランジットも停止され、パキスタン政府は領内にあった86隻の船舶と5000万ルピー相当の船荷を押収した。

II. 独立後の印パ関係とコネクティビティ

1. 河川「問題」がコネクティビティを阻む

バングラデシュの独立がインドの支援によって達成されたのは誰もが認めることである。とりわけ、バングラデシュに接する西ベンガル、トリプラ、メガラヤ、アッサムの人々や政府が難民受け入れをはじめ、多大な貢献と犠牲を払ってくれたことに対する謝意は、ムジブル・ラーマン首相の初の訪印時に出された共同声明にも表れている。

切断されたコネクティビティの再構築は、独立早々課題として取り上げられた。内陸水運については、1971年12月の独立戦争終結の翌月1972年1月には、インド政府が検討委員会を設置している。同年3月に結ばれた貿易協定の第5条は、二国間貿易および互いの領土を通じて一国の二カ所間で物資を輸送するために、水路、鉄道、道路の互恵的な利用について合意すると定めている。協定調印式でインド外相は、バングラデシュとネパール間の貿易拡大を可能にするため、インド国内のトランジットおよびカルカッタ港の使用にも喜んで合意すると述べた⁵。バングラデシュ独立後、貨物輸送は1972年以後断続的ながら数カ所で復活し、また内陸水運についても1972年11月に内陸水運トランジットおよび貿易に関する議定書が締結され実施されたが、小規模にとどまった。

しかし、印パ間の蜜月は長くは続かなかった。1975年8月にムジブル・ラーマン大統領（当時）が軍のクーデターで暗殺され、その後15年間に及んだ軍事政権が、インドよりも中国や中東のイスラーム諸国との関係を強めたことは、バングラデシュのインド離れを促進したが、印パ関係悪化の最大の理由は、互いへの期待が一致しなかったことにある⁶。インドにとってバングラデシュへの関心は、第一義的に安全保障にある。具体的な懸念の対象は、バングラデシュ領内に基地を置いているとインド政府が見ていた反インド組織（インド北東地域の独立・自治権拡大等を掲げる武装組織、パキスタン情報部、イスラーム過激派）とインドへの不法移民である。

それに対してバングラデシュによる対インド観は、域内の大国である以上、小さな隣国へはそれを配慮して開発、発展を支援すべきであるにもかかわらず、河川、領土等、バングラデシュに帰属すべき資源、資産をインドが奪っているというものである。象徴的な例が、インドが国境から 17 キロメートルのところに建設したファラッカ堰である。同堰はパキスタン時代に着工し、1970 年代初めにはほぼ完成していた。その目的は、ガンジス川の水をフーグリ川に流して灌漑およびコルカタ港の土砂堆積対策に利用することにあった。それに対してバングラデシュは独立以前より、乾期のガンジスの水位を低下させ農業用水の確保や船舶運行を困難にするとともに、土壌の塩分濃度を高めるとして強い懸念を表明してきた。1975 年 4 月の操業開始直前に両国は取水に関する暫定的協定を結んだが、合意失効後の同年 6 月からはインドの一方的な取水が始まった。

このファラッカ問題は、ようやく 1996 年 12 月に 30 年間のガンジス川水配分協定が調印されるに至って一応の決着をみた。これは同年、ムジブル・ラーマンの長女でインドと近い関係を持つシェイク・ハシナ率いるアワミ連盟（AL）が 21 年ぶりに政権に復帰したこと、またインドでは、デーヴェ・ゴウダ、後に I.K. グジュラール率いる統一戦線内閣が誕生し、近隣諸国との友好関係回復を掲げたことが大きい。

2. トランジット問題への取り組み開始

ガンジス川水配分協定によって、両国は二国間関係の進展を阻んでいた最大の懸案から解放され、他の分野での関係を進める可能性が開かれた。そこで俎上にあがってきたのが、トランジット問題である⁷。しかし、こちらは一筋縄には進まなかった。1996 年 7 月のインド下院審議では、政府が北東地域へのトランジット便宜供与をバングラデシュに要請しているのかどうかを問われ、当時のグジュラール外相が、何度もバングラデシュ政府に働きかけを行ったが、まだ前向きには対応してくれないと回答している⁸。他方、1997 年 1 月のゴウダ首相訪バでは、サブリージョナルな地域協力（ブータン、ネパール、インド、バングラデシュの 4 か国）結成案とともにトランジット問題が話し合われたと報じられたが、バングラデシュの外務次官はプレスブリーフィングでそれを否定し、「この件に関するインドの関心は良く知られている。それは適当な時期に扱われる問題である」と述べていた⁹。両国の温度差と、トランジット問題がファラッカ問題に代わる、新たな政治問題と化したことが伺える。

バングラデシュにおけるトランジット供与への反対意見の根底には、根深い反印感情がある。インドは北東地域の反政府勢力弾圧の名目で軍事的にトランジットを利用し、ひいてはバングラデシュの安全保障や主権すら侵害するのではないかといった極端な見方は、トランジットによってバングラデシュは収入や雇用の

増加を期待できるといったプラス面を評価する声を上回った。1999年7月、前月のインド人民党（BJP）ヴァジュペーイ首相の訪バを受けて、ハシナ政権がインドの物資をバングラデシュの交通機関を用いて、インドの別の地点まで輸送する（トランス・シップメント：インドの輸送機関がバングラデシュ領内を通過する狭義のトランジットとは分けて考えられている）というインドの提案を、合同専門家委員会が詳細に検討開始すると決めたことに対し、野党は即時に30時間のハルタル（ゼネスト）を呼びかけ激しく抗議した。

他方1997年から、直通の鉄道の再開やバスの運行に関する協議が始まった。ダカ（ダッカ、以下ダカとする）＝コルカタ間を直接結ぶ旅客列車復活が正式に合意されたのは2001年、実際の運行開始は2008年で、停止以来43年ぶりのことである。またコルカタ＝ダカ間の直行バス運行はヴァジュペーイ政権時に正式調印し、1999年6月に開通式が行われた。2000年にはダカとトリプラ州の州都アガルタラを結ぶ直行バス運行についても合意が成立した。このように徐々にではあるが、旅客の移動に関するコネクティビティは改善された。

Ⅲ. 問題解決に大きく前進

1. 2010年ハシナ首相訪印

印バ関係そしてトランジット問題における大きな転機は、2001年から2006年までのバングラデシュ民族主義党（BNP）政権、さらには2008年までの2年間の非常事態後の総選挙で、2009年にハシナ首相のAL政権が3分の2以上の安定議席を獲得して政権の座に復帰したことから始まる。インドでは2004年以来、マンモハン・シン首相を戴く国民会議派が政権を握っており、バングラデシュ独立時のALと国民会議派という組み合わせが1975年以来34年ぶりに実現した。

先に、互いへの期待の不一致が印バ関係の根本的問題であると述べたが、この時期、互いの関心に親和性が高まったことが関係改善に大きく寄与した。その柱はテロと通商関係の二つである。特に、テロ問題についてインドとの協力を全面的に打ち出したことは、これまでのバングラデシュによる対印姿勢には見られなかった点である。ハシナ首相はバングラデシュ国内で反インド組織の活動を許さないとし（歴代政権はその存在を否定し続けていた）、国内にあった北東地域の武装組織の拠点掃討に踏み切った。その背景には、前BNP政権時代にハシナ総裁も含めた党幹部らをターゲットとした暗殺、テロが続いたが、その首謀者とみなしていたイスラーム色の強い政党と関係を持つ国外のテロ組織の活動拡大など、問題解決のためにはバングラデシュ一国のみでは不可能であるとの認識ができたためとみられる。

2010年1月のハシナ首相訪印の成果の中心は、内陸水運、鉄道、港湾、電力、貿易等多角的なコネクティビティ実現のための具体的な方針に合意したことにあ
る。バングラデシュはインドに対してチッタゴン港、モングラ港の利用を、イン
ド側はバングラデシュに対してネパール、ブータンへの物資通過を認めるなど、
これまでトランジット問題として長い間棚上げされてきた問題が、この訪問によ
って一気に前進した。

2. トランジットからコネクティビティへ

上記のバングラデシュ政府の決定に対して、1999年のような抗議行動は発生し
なかった。その理由として、当時と比べて野党勢力が後退しているということも
あろうが、それよりもバングラデシュの中でトランジットを受け入れる素地が以
前よりもずっと広がっていることが指摘できる。トランジットあるいはコネクテ
ィビティがバングラデシュ経済にとってプラスの効果をもたらすという意見は、
バングラデシュにおいて1990年代末頃からエコノミスト、経済界などで徐々に
広まってきた。また、トランジットによって最も大きな便益を得られるトリプ
ラ州などは、バングラデシュ各地の商工会議所をトリプラ州に招聘し、バングラ
デシュ企業にとってトリプラ州が魅力ある市場であることを訴えるなど、地道な働
きかけを続けてきた。チキン・ネック経由ではインド本土からの距離が最も遠い
トリプラ州は、3方向をバングラデシュに囲まれる州である。さらにインドの経
済界の中でも経済成長を始めたバングラデシュへの関心が拡大した。このよう
に、従来の政府（インドの場合中央政府）・政党に加えて、州、経済界など新たなア
クターが関係改善の土壌を準備していたといつてよい。

ハシナ首相訪印後、トランジット自体に関するカレダ・ジア BNP 総裁のコメ
ントは、「1億5000万人が道路や港湾を貸与することで救われることはない。バ
ングラデシュの工業部門が競争力を失う。工業化を妨げ、輸出を減らす。バング
ラデシュはインドの市場となってしまう」というもので、かつて安全保障上の脅
威や国家主権の侵害という言葉を使っていたものから質的に変化している。これ
に対しハシナ首相は、チッタゴン港、モングラ港の開放について、今日の世界で
は戸口を閉ざして生きることはできない、トランジットの問題はコネクティビテ
ィにおける地域協力の文脈（すなわちインドだけでなく、ネパールやブータンへ
も港の利用を許す）でみるべきだと説明した。インド訪問から2か月後の2010
年3月、ハシナ首相は中国（北京と昆明）を公式訪問した。訪問のタイミングか
らして、バングラデシュ政府がインドと中国のバランスを意識していたことは間
違いないだろう。ハシナ政権にとってこの訪中の最重要アジェンダの一つは、そ
こでもコネクティビティであった。この訪問についてバングラデシュの有力英字
紙の社説は、「首相は既にインドに対して大胆なイニシアティブを取った。他の近

隣大国と素早く良好な関係を固めることはまさに正しいことである。域内の両大国と友好的で互恵的な関係を持つことこそが、我々に大きな配当と、両国の間に位置するという我々の戦略的位置からの恩恵をもたらす」と述べている。「トランジットの問題」が「コネクティビティの機会」に置き換えられるようになるのはこの時期からである。

IV. 課題と展望

1. 新たな障害 —ティスタ川水配分問題—

印バ間のトランジット問題はその後再び暗礁に乗り上げる。ハシナ首相訪印の翌年 2011 年 9 月、シン首相がバングラデシュを公式訪問した。この訪問で両国は、前年の合意を実行に移すため、インドに対してチッタゴン・モングラ両港の利用を認めるトランジットの枠組み協定と、シッキム州、西ベンガル州を通りバングラデシュに流れ込むティスタ川水の配分に関する 15 年の協定を締結する予定であった。後者は、ガンジス川と合わせてバングラデシュが 20 年来要求し交渉が続いていたものである。ところが、シン首相に随行して訪バすることになっていたバングラデシュに隣接する州首相の一人、西ベンガル州のママタ・バナルジー州首相が直前になって協定への反対と訪バに同行しない旨を表明した。西ベンガル州の同意がない限り協定は結ぶことはできないとして、結局インド政府はティスタ川水配分協定締結を取り下げた。それに対応する形でトランジット協定の調印も見送られた。

その後、2015 年にはモディ首相がバングラデシュを訪問、また今年 2017 年 4 月には、ハシナ首相が再び訪印した。その度にバングラデシュ側は、ティスタ川問題の解決に期待を寄せているが、ママタ州首相の態度に変化はなく実現していない。そのため、インド側も訪問の「目玉」を国境画定と両国内に分離独立以来存在する飛び地の交換（2015 年）、軍事協力（2017 年）等に替え、トランジット問題を後退させている。他方、コルカタ＝ダカ間に加え、コルカタ＝クルナ間にも直行旅客列車運行および同区間のバス運行開始、貨物用列車の一部路線の復活、インドからの電力供給、アガルタラの査証事務所の領事館への格上げやアッサム州グワハティにおける新領事館の設置などが決まった。このように広い意味でのコネクティビティ改善は着実に進んでいる。また 2016 年 6 月には、初めてのトランス・シップメントとして、コルカタからバングラデシュの水運とトラックを用いてトリプラ州まで鉄板が輸送された。このような形でわずかながら物資通過の実績は生まれている。

現在の印バ関係は、かつての「遠い隣国」¹⁰から「域内で最も近い隣国」¹¹と評されるほどに改善が見られることは確かである。この関係変化が、両国におい

て互いへの姿勢の変化（バングラデシュについては先に述べたが、インド側でもマンモハン・シン政権の時代からインドは互惠を求めず、より多くの責任を受け持つ用意があるとの姿勢を表明している）と歩み寄りの結果であったとしても、一つ重要な点は、バングラデシュの中では領内にあったテロ組織を壊滅させるという大きな貢献を果たしたにもかかわらず、インド側はそれに見合った返礼をしていないという強い不満が存在することである。2010年以來両国首脳の見舞いの訪問の度にインドからは多額のインフラ整備のための融資等が供与されているとしても、である。そうしたバングラデシュ側の感情については、大勢ではないとしてもインド政府側も理解しているように見受けられる。インドにとって望ましいパートナーであるハシナ政権を側面支持するためにも、ティスタ川問題解決を両政府の任期満了前、すなわち 2018 年末までには果たしたいとモディ首相は述べたと伝えられている。

2. トランジット問題解決の可能性

ではトランジット問題はどうかであろうか。既にトランス・シップメントの実績があるならば、一応の解決をみたと言えるのだろうか。それともトランジットは今もティスタ川問題の交渉材料になっているのだろうか。こうした疑問を両国の知り合いに尋ねてみると、答えは様々だった。ただ感じたのは、今後両国ともに、トランジット問題を真正面から、少なくともトランジット問題と銘打った二国間外交のアジェンダにはしないのではないかということである。バングラデシュ側は、トランス・シップメントや将来的なトランジット実施の時期を許可や具体的制度構築に関する決定を引き延ばすなど、政治的判断で調整することが可能である。他方インドにとっても、二国間のトランジットではなく多国間枠組みの中でトランジットを実現する方が、無用な摩擦を作らずに済むという見方がある。その具体例が多国間の車両通行協定である。2015年6月に合意されたブータン、バングラデシュ、インド、ネパール（BBIN）間の同協定は現在、ブータンが国内事情を勘案して批准をやめたことから、進捗が止まっている。しかしインドおよびバングラデシュは、既に両国間での試験走行を済ませている。バングラデシュで試験走行を請け負った業者によれば、インドのメディアが大々的にそれを取り上げたのに対して、バングラデシュでは殆ど報じられなかったそうである。ローキーでこの問題を進めたいというバングラデシュ側の意向を反映したものとも考えられる。

おわりに

トランジット問題は解決の方向に進んでいることは確かだが、そのスピードは、例えばトリプラ州が期待しているようなものではない。しかし、トランジットによって最も影響を受ける北東地域の声は、バングラデシュ・ダカではあまり聞こえていない。それはインドのデリーでバングラデシュの声が遠いと同様である。

インド政府は、1980年代から不法移民と越境犯罪を阻止する目的でバングラデシュとの国境 4096 キロメートルにフェンス建設を始めたが、現在 95%が完成したと報じられている¹²。連結と断絶が同時並行して進んでいるのが、印バ関係におけるコネクティビティの一側面でもある。

(2017年10月2日)

¹ Uberoi, Patricia “The BCIM Forum: Is it Sustainable?” in Das, Gurudas and C.Joshua Thomas eds. *Look East to Act East Policy: Implications for India’s Northeast*. London and New York: Routledge. p.76.

² シッキムが北東地域の経済・社会開発機関である North Eastern Council の対象となったのは 2002 年。

³ このセクションの記述は Desai, T.M(1950) “Transport” in Vakil, C.N.ed. *Economic Consequences of Divided India : A Study of the Economy of India and Pakistan*. Bombay: Vora & Co. Publishers. および Van Schendel, Willem(2005) *The Bengal Borderland: Beyond State and Nation in South Asia*. London: Anthem Press を参照。

⁴ 前出 Desai. p.408.

⁵ Bhasin, Avtar Singh ed(2003). *India-Bangladesh Relations: Documents-1971-2002*. Vol.III. New Delhi: Geetika Publishers. pp.1267,1282.

⁶ 印バ関係の詳細については拙稿「インドにとっての近隣外交—対バングラデシュ関係を事例として—」近藤則夫編『現代インドの国際関係：メジャー・パワーへの模索』アジア経済研究所、2012年を参照。

⁷ 1993年12月には、ダカ（ダッカ）で開催された合同経済委員会の際に、インド側はトランジット問題解決を提案したが、当時のカレダ・ジア首相は、ファラッカ問題解決が前提条件であると主張したという経緯もあった。

⁸ 前出 Bhasin. p.1587.

⁹ 前出 Bhasin. p.1598.

¹⁰ Mukharji, Deb(2006) “Distant neighbours: India and Bangladesh” in Sinha, Atish and Madhup Mohta eds. *Indian Foreign Policy: Challenges and Opportunities*. New Delhi: Academic Foundations.

¹¹ Farid Hossain(2017) “Friendship, the theme of Hasina’s India visit”. *Dhaka Courier*. April 5th, 2017.

¹² *Dhaka Tribune*. 2017年9月6日記事。

執筆者紹介 村山真弓（むらやま・まゆみ）

日本貿易振興機構アジア経済研究所 研究支援部長。

専門は、バングラデシュ、インド地域研究。域内関係、労働問題、社会開発。
代表的な著作は、村山真弓・山形辰史編『知られざる工業国バングラデシュ』 ア
ジア経済研究所 2014年、「インドにとっての近隣外交ー対バングラデシュ関係を
事例としてー」近藤則夫編『現代インドの国際関係：メジャー・パワーへの模
索』アジア経済研究所 2012年、Sato, Hiroshi and Mayumi Murayama
eds. *Globalization, Employment and Mobility: South Asian Experience*, 2008,
Basingstoke and New York: Palgrave Macmillan、Murayama, Mayumi
ed., *Gender and Development: The Japanese Experience in Comparative
Perspective*, 2005, Basingstoke and New York: Palgrave Macmillan など。