

要 旨

援助依存と経済発展

—CPECがもたらしたパキスタン経済の転換点—

カーン 亜志菜

パキスタンは1947年の建国以来、慢性的な財政赤字や脆弱な産業基盤などの構造的な課題を抱え、外部からの援助に強く依存してきた。冷戦期にはパキスタンは地政学的に重要な国と位置づけられ、主にアメリカや国際金融機関（IMF・世界銀行）による欧米型援助を受けてきたが、近年のグローバルな政治経済秩序の変化に伴い、その重心は中国へと急速にシフトしている。その象徴が、中国の「一帯一路構想（Belt and Road Initiative：BRI）」の中核プロジェクトである「中国・パキスタン経済回廊（China-Pakistan Economic Corridor：CPEC）」である。CPECは、パキスタンのグワダル港から中国の新疆ウイグル自治区カシュガルを結ぶ約3,000kmの巨大なインフラ整備計画であり、エネルギー供給、交通網、産業拠点の構築を含む。本研究は、パキスタンにおける援助の歴史的変遷を整理したうえで、CPECが地域経済に与えた影響を分析し、さらに中国・パキスタン両国民への意識調査を通じて、国家間の友好関係が市民レベルでどのように受容されているかを明らかにすることを目的とする。

パキスタン経済は、農業を基盤としつつも、電力不足や物流環境の未整備が製造業の発展を阻害してきた。第1章および第2章の分析によれば、パキスタンのGDP成長率は国際情勢や援助の流入量に左右されやすく、非常に不安定な推移をたどっている。加えてパキスタンは、慢性的な財政赤字や経常収支の不安定さなどの問題も抱えている。従来の欧米型援助は、民主化や人権、経済改革（構造調整）を条件とする条件付き援助が主流であった。マクロ経済の安定化には一定の効果を持ったものの、産業基盤の強化や雇用創出といった中長期的成長には十分につながらず、パキスタン側にとっては内政干渉や厳しい緊縮財政を強いるものとして捉えられる側面もあった。これに対し、中国の援助は内政不干渉の原則のもと、電力供給や交通インフラといったハード面への大規模投資を短期間で行う点に特色がある。このような背景のもと、パキスタンは2010年代以降、中国によるインフラ投資を中心とした新たな援助形態に期待を寄せるようになった。中国自身もエネルギー輸送ルートの多角化や新疆ウイグル自治区の安定化、中央アジアから中東までの結びつきの強化などの地政学的利益があり、パキスタンの開発需要を一致させることでこの援助が展開された。

第3章では、CPECの全体像を整理し、エネルギー、交通インフラ、港湾、特別経済区（SEZ）といった主要分野における投資内容を整理した。CPECは当初の460億ドルから最終的には620億ドル規模へと拡大しており、単なるインフラ整備計画にとどまらず、パキスタン経済の成長モデルそのものを転換させる可能性を持つ構想として位置づけられている。計画は3フェーズに分かれ、2014年から2020年の第1フェーズではグワダル港湾都市の発展、エネルギー・交通インフラへの投資がメインである。2021年から2025年の第2フェーズでは、経済特区（SEZ）や貿易・産業開発の発展を目指す。2026年から2030年の第3フェーズでは、前フェーズで得られた利益を生かして持続可能な発展を目指す。CPECの投資額のうち、最大の割合を占めるのがエネルギー部門である。パキスタンは電力不足が常態化しており、それによる製造業の停滞を招いていた。CPECの下で、石炭火力や

水力発電が進められた。第3章および第4章の分析によれば、これらの一連のプロジェクトにより、電力不足が解消され、特にパンジャブ州の製造拠点における稼働率向上に影響を与えたと考えられる。交通面では、パキスタンに南北に貫く道路網の整備が進んでいる。道路網の完成は、物流コストの削減と移動時間の短縮をもたらした。最重要プロジェクトであるグワダル港の整備は、中東・アフリカからのエネルギー輸送を内陸経由で中国へ運ぶハブとして位置づけられ、部分的なインフラ整備は進んでいる。しかし、パロチスタン州における治安悪化や、内陸部へ続く道路網の整備遅延が課題となっており、港湾機能が十分に発揮されるには至っていない。また、CPECプロジェクトの多くが中国側からの有償融資に基づいていることから、その透明性の欠如や将来的な返済負担が国際的な懸念材料となっている。第2フェーズの核である特別経済区（SEZ）の設置は、第4章で論じたように、設置地域での雇用創出を期待される一方、現時点ではインフラ供給の遅れや政策的な一貫性の欠如が、本格的な稼働に向けた課題となっている。

第4章では、CPECが地域経済に与えた影響を、州別および都市部別の統計データを用いて分析した。産業構造の分析からは、製造業や運輸・倉庫業を中心とする非農業部門の比率が、CPEC関連投資が集中的に行われた地域において上昇していることが確認された。特にパンジャブ州やシンド州では、エネルギー供給の改善と交通網整備が産業活動の拡大を支えた可能性が示唆される。また、雇用上昇率の分析では、2017-2018年度を中心に、特定州および都市部での雇用増加が見られた。一方で、失業率の推移を併せて検討すると、雇用の増加が必ずしも失業率の一貫した低下には結びついておらず、都市部への人口流入や地域間の格差の拡大といった影響も確認された。さらに、重要な論点として債務の罠の問題がある。インフラが十分に活用されず、産業の発展が建設段階で停滞した場合、債務のみが残存するリスクが高まる。一方で、整備されたインフラを生かし、自国産業の競争力強化や雇用の質的向上へと接続できれば、債務負担は成長によって軽減される可能性もある。この点は、近年国際社会において議論されている債務の罠論とも関係しており、CPECの評価をめぐる重要な論点の一つである。

第5章および第6章では、中国での現地インタビューと中国人およびパキスタン人を対象としたアンケート調査を通じて、市民レベルにおける中パ関係と中国援助への認識を分析した。中国側では、パキスタンを友好国ととらえる認識が広く共有されており、特に交通インフラや電力分野における援助の重要性が高く評価されていることが確認された。一方、パキスタン側においても、中国との友好関係やCPECの存在は高い認知度を示したが、援助が自身の生活の質や将来の経済的安定に直接結びついていると実感する回答者は限定的であった。また、CPECの分野別認知には偏りがあり、交通インフラや港湾に比べ、エネルギー分野の認知度が相対的に低い点が特徴的であった。これらの分析結果から、本研究は、国家間レベルでの友好関係や大規模インフラ投資が、必ずしも市民レベルでの生活水準の向上や将来への安心感に直結していないことが考えられる。CPECはパキスタン経済に一定の改善効果をもたらしてきたものの、その成果は地域間・社会階層間で不均等に分配されており、産業の発展が建設段階で停滞するリスクも抱えている。さらに、債務負担の増加や外生的ショックへの脆弱性を考慮すると、特定国からの援助や投資に過度に依存する発展モデルには限界があると考えられる。

本研究を通じて、CPECはパキスタンの深刻なエネルギー不足やインフラの未整備を改善し、経済構造を再編する強力な原動力となったことが明らかになった。また、両国民の間には、長年の外交関係から生まれる友好意識が根付いている。しかし、以下の三つの課題が浮き彫りとなったと考える。第一に、経済的に持続的であるのか否かである。不透明な融資条件と返済負担は、パキスタンの財政を長期間縛る可能性があり、外生的なショック（コロナ禍や洪水など）に対して極めて脆

弱な構造を作り出している。第二に、認識の乖離である。中国側はハード面での貢献を重視しているのに対し、パキスタン側は生活水準などの改善を求めており、両国の政府や市民間それぞれに認識の違いがあると考えられる。第三に、地域間格差と治安の安定である。一部の州に恩恵が集中することで、国内の社会的不満や過激な行動を誘発するリスクがあり、インフラ整備のみでは解決できない政治的課題が残されている。CPECはパキスタン経済にとって重要な機会である一方、それを持続的な発展へと転換できるか否かは、今後の政策運用と成長戦略に依存している。本研究は、開発途上国における対外援助と経済発展の関係を考察するうえでの一つの実証的事例を提供するものと位置づけられる。