はしがき――中国ナショナリズムの現段階――

「中国の台頭」という言い方が中国内外から出始めたのは、2000年代前半の頃からであった。そして今日、中国の経済成長は、かつて世界の工場としてイメージされた頃と比べて、徐々に穏やかになっている。その一方、本書が世に出される2015年、中国政府は「一帯一路構想（海と陸のシルクロード構想）」を大々的に発表するに至っている。それは、中国人民銀行が設立した「シルクロード基金」（2014年設立）、また「アジアインフラ投資銀行（AIIB）」の立ち上げ（2015年）として顕現している。この間、日本政府はこのAIIBに参加を申請するのかどうか迷っていたようである。しかし最終的に、参加準備国にヨーロッパも含む多数の国家が入ったことで、大きな衝撃を受けることになった。というのも、日本と米国を基軸にした「アジア開発銀行（ADB）」よりも一ケタ多い資金が集まる見通しが出てきたからである。アジア全域に対する日本と米国の経済的プレゼンスの低下を懸念する声も出てきている。

このような今日の「中国の台頭」は、はっきりと中国の経済力・金融力の優位を印象づけている。これとの対比で明らかなことは、やはり米国が政治力・軍事力としては大きな力を持ち続けている一方、経済力・金融力を低下させている現状である。中国の外貨準備高は、現在４兆ドルで、２位の日本の1.3兆ドルを３倍ほど上回っている。そして米国の外貨準備高は順位で言えば、せいぜい20位程度である。

さて、さらに詳しく「海と陸のシルクロード構想」に言及するならば、それは、アジア全域に高速道路、鉄道、発電所、港湾整備、

そしてガスパイプラインを設置するなど、巨大なインフラ建設を企図したものである。が、これは端的に国内の余剰工業生産力と金融資本の投下を組み合わせた対外事業の推進を意味する。ただこの「海と陸のシルクロード構想」の狙いはまた別に二つある、と言われている。一つは、中国が南シナ海を利用して続けていた輸出入のラインを多極化すること。国境を接しているミャンマー、そしてパキスタンからの輸出入が可能になり、またスリランカの港を使用するなど、物流のルートを分散できるということである。そしてもう一つは、かつて中国が激しくいがみ合っていた二つの大国、ロシア、インドとの間で、安全保障の度合いが高まるというメリットである。

このように考えてくると、中国は明らかにかつてのモンゴル帝国＝元帝国の夢を反復する段階に近づいたと言える。そのような意味も含んで「シルクロード構想」なのである。しかしもう一つの過去のあり様も振り返ってみられるべきである。それは毛沢東時代、第三世界主義を通じた発展途上国への援助と連帯の記憶である。毛沢東時代のような政治的理想主義は、明らかに当時の中国革命を通じた中国ナショナリズムの発露であったと言えるだろう。そのような毛沢東時代にかつて中国が追求した理想主義と比較した場合、今日の中国の外側への関心の持ち方は、明らかに経済・金融のロジックが主軸になっている。そして今、中国内部で議論されているのは、中国がまさに大きな力を外側に及ぼすことに関連して、どのような責任意識を持つべきか、という議論のようである。こう考えるならば、やはり中国の外側から中国を観察する者として必要なことは、ここまでの紆余曲折の多い中国の発展の道筋――これを推進してきた原動力たる中国ナショナリズムを長期的・中期的・短期的に、つまり総合的に観察することなのである。

＊　＊　＊

最後に、私の中国ナショナリズムに対する考察を一つの形にすることを提案してくれた法律文化社、特に私の考え方にじっくりと耳を傾けてくれた舟木和久氏に感謝を述べたい。

2015年5月

丸川 哲史