大陸国家中国が構築する陸の経済圏
～「一帯一路」における中国の貿易～

大木　博巳 *Hiromi Oki*
（一財）国際貿易投資研究所　研究主幹

要約

「一帯一路」の経済規模は、沿線上に 60 か国をカバーし、人口規模で 44 億人、GDP が 21 兆ドルの市場を抱えることになる。中国の「一帯一路」構想は、巨大な経済圏の構築を目指すものであるが、その広域経済圏の中核となる国は、中国と直接国境を接している諸国とその周辺国からなる地域である

陸の経済圏に対する中国の貿易輸送手段は、中央アジア、モンゴルは陸運（自動車、鉄道）、インド、パキスタン、バングラデシュ、ロシア（極東ロシアを除く）、ミャンマーは海運、ベトナムは自動車と空運の比率が高まっている。中国は道路・鉄道の整備によって、陸上貿易の拡大を目指しているが、建設コストや修理維持等を考慮すると、必ずしも経済的にメリットがあるわけではない。

中国の陸の経済圏の貿易は、ベトナムを例外として周辺国からの資源を輸入して製品（最終財、中間財）を輸出する垂直分業である。

開発途上国の中でアフリカや中央アジアの内陸国は経済発展に取り残されている。中国の「一帯一路」構想は中国の内陸部の経済開発をはじめとするアジアの内陸国の経済開発を支援するものである。

中国が陸の経済圏でウィン・ウィンの関係を構築するには、中国と周辺国との貿易を垂直分業から製品貿易を促進する水平分業に転換することが重要となろう。

１．陸の経済圏の構成国

コロンブスによって新大陸が発見され前までの世界貿易は、アフロ・ユーラシア大陸（ヨーロッパ・アジア・アフリカ）を舞台にしていた。陸のシルクロードと海のシルクロードを通じて欧州と中国を結ぶ交易であった。F・ブローデルはこれを旧大陸貿易と呼んだ。2013 年に習近平国家主席が提起した「一帯一路」構想は、まさに旧大陸貿易の復活を目指したものである。

2013 年 9 月に習近平国家主席は、カザフスタンのナザルバエフ大学で「シルクロード経済ベルト」(SREB) を、2013 年 10 月にはインドネシアの国会では、中国・ASEAN 海上協力基金を活用して「21 世紀海上シルクロード」(MSR) を建設する一帯一路の構想を打ち出した。「シルクロード経済ベルト」は陸路で中国を起点に中央アジア経由して欧州に、「21 世紀の海上シルクロード」は海路で東南アジア、インド洋を経て欧州を到着地点としている。2015 年 3 月には、国家発展改革委員会、外交部、商務部が連名で「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創設を推し進めるためのビジョンと行動」を発表し、具体的な構想の内容が明らかになった。「ビジョンと行動」では、「一帯一路」における国際協力分野として、政策協調（政治上の相互信頼関係を構築等）、インフラ整備の連結性（国際的な輸送メカニズムの構築、エネルギーインフラ、通信ネットワーク等）貿易・投資の円滑化（障壁の撤廃等）、資金協力（AIIB、シルクロード基金、上海協力機構開発銀行等）、民心の疎通（留学生の相互拡大、観光交流等）を掲げている。

また、国内の内陸部を重点開発地域として定めて、「一帯一路」の受け皿となる国内プラットホームの整備

http://www.iti.or.jp/

を急いでいる。例えば、長江経済帯西部の重慶市はSREBの重要な戦略的拠点として、かつ、MSRの産業後背地として位置付けられている。すでに重慶市からは欧州（ドイツのデュウイスブルグ）向けに貨物列車が2011年3月から運行されている。

中国はメコン地域や中央アジアと国境を接している中国内陸部の都市と沿岸部の国際港湾都市との間を高速道路で結合している。中国の高速道路網計画、「五縦七横国道主幹線規画」（1993年に認可、2008年に完了）は、ロシアやミャンマー、ベトナム等と国境を接している内陸の税関都市（例えば丹東、琿春、綏芬河、同江、満州里、二連浩特（アルレンホト）、瑞麗（ルーリー）、友誼関等）を起点として設計されている。これらの内陸の税関都市を起点とするルートは、縦横12ルートのうち7ルートと全体の半分以上を占めている。「五縦七横国道主幹線規画」とは、国内の最重要都市を連結する道路建設計画であるだけでなく、国境貿易を中国内陸貿易と結びつける国際道路建設計画であった。

「一帯一路」構想における交通インフラの基幹ルートは、①中国から中央アジア、ロシアを経て欧州に至る、②中国から中央アジア、西アジアを経てペルシャ湾、地中海に至る、③中国から東南アジア、南アジア、インド洋に至る3ルートである。このうち①は、カザフスタンを経由して欧州に連結する第2ユーラシアランドブリッジ（江蘇省連雲を起点としてウルムチを経由してオランダのロッテルダム港に至る路線。全長 1万800キロメートル）を重視し、その積極的な活用（路線の拡大）を図っている。②は中国パキスタン（中パ）経済回廊、③はバングラデシュ・中国・インド・ミャンマー（BCIM：Bangladesh-China-India-Myanmar）経済回廊の建設が重点事業となっている。

中央アジア諸国をつなぐ道路建設では、中国の西部と北西部の道路を中央アジア諸国との国境まで延長して、国境通過道路の改修を行っている。また、キルギスとタジキスタンの工業地帯および主要市場をつなぐ国境通過ルートの改修にも投資をしている。

中国の対ASEAN地域協力として

http://www.iti.or.jp/

表１　一帯一路構想

1. 陸上シルクロード
3 本の鉄道ルート概要

		路線	全長（Km）
①	第1ユーラシア・ランドブリッジ（シベリア鉄道）	ロシアのウラジオストク、オランダのロッテルダム港	13,000
②	第2ユーラシア・ランドブリッジ（新ユーラシア・ランドブリッジ）	中国の江蘇省・連雲港、カザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツ、オランダのロッテルダム港	10,800
③	第3ユーラシア・ランドブリッジ	中国の広東省・深圳、雲南省昆明、ミャンマー、バングラデシュ、インド、パキスタン、トルコ、東欧、中欧、オランダのロッテルダム港	15,000

2. 海上シルクロード

	航路	対象地域
①	東シナ海航路	日本、韓国、北朝鮮
②	南シナ海航路	ASEAN10カ国（シンガポール、ブルネイ、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマー）、東ティモール
③	インド洋航路	インド、パキスタン、スリランカ、バングラデシュ、モルディブ
④	ペルシャ湾航路	イラン、イラク、イエメン、湾岸協力会議（サウジアラビア、アラブ首長国連邦、クウェート、バーレーン、オマーン、カタール）
⑤	紅海・東アフリカ航路	エジプト、スーダン、エチオピア、ジブチ、ソマリア、ケニア、タンザニア、モザンビーク、モーリシャス、セーシェル、マダガスカル、南部アフリカ関税同盟（南アフリカ、ボツワナ、レソト、スワジランド）

3. 経済回廊

①バングラデシュ・中国・インド・ミャンマー（BCIM）経済回廊

	路線
①	雲南省・昆明－雲南省・猴橋－ミッチーナー（ミャンマー）－レド（インド）－ダッカ（バングラデシュ）－コルカタ（インド）
②	雲南省・昆明－雲南省・瑞麗－マンダレー（ミャンマー）－ダッカ・チッタゴン（バングラデシュ）－コルカタ（インド）
③	雲南省・昆明－雲南省・瑞麗－チャウピュー（ミャンマー）－バングラデシュ－南アジア諸国
④	雲南省・昆明－雲南省・瑞麗－ヤンゴン（ミャンマー）－ASEAN諸国
⑤	雲南省・昆明－雲南省・清水河－ラーショー（ミャンマー）－マンダレー（ミャンマー）

②中国・パキスタン経済回廊
新疆ウイグル自治区カシュガル⇔パキスタンのグワダル港

（1）全長 4,625km のルート建設
（2）沿線の開発：沿線に 8 つの経済特区建設。パキスタンのグワダル港は、既に運営権が中国企業に引き渡されている。
（3）win-win 関係の構築：中国・パキスタン回廊を軸足に、同回廊への近隣中央アジア諸国の参画を促していく。

（資料）
・「中国シンクタンクが明かす『新シルクロード構想』全容」みずほレポート 2015 年 7 月 22 日
・王 植一、小宮昇平「中国西南地域（成都市・重慶市）からみる『一帯一路』」中国経済 2016.8 等より作成

は、広西チワン族自治区政府が「一軸二翼構想」(2006 年) を提起した。一軸とは南寧からラオス、タイ、マレーシアを通ってシンガポールに繋がる経済域（南寧・シンガポール経済回廊）である。二翼は、一つは南寧から南西方向にラオス、ミャンマーの経済圏（GMS と重複)、もう一つが南寧から海南島を通ってほぼ南方向に西沙、南沙諸島を縦断る海上経済域の二つの地域（翼）が主軸を支える。陸のアジアと海のアジアがトンキン湾で結合するというものである。

さらに、中国は「一線三環」と呼ばれる構想も進めている。昆明からシンガポールまでの陸上輸送路を基軸とし、ミャンマーやベトナムなど周辺国との輸送網を整備することである。インフラ整備については、雲南省南部からミャンマーとラオスを両岸に見ながらタイまでを結ぶメコン水運や高速道路による陸上輸送路の整備である。

「一帯一路」の経済規模は、沿線上に 60 か国をカバーし、人口規模で 44 億人、GDP が 21 兆ドルの市場を抱えることになる。まさに、巨大な経済圏の構築を目指すものであるが、その広域経済圏の中核となる国は、中国と直接国境を接している諸国とその周辺国からなる地域である。日本の 26 倍の面積を持つ大陸国家中国は、14 の国と総延長 2 万 2 千 km にも及ぶ陸路の国境を有している。中国が陸上で国境を接している 14 か国（北朝鮮、ロシア、モンゴル、カザフスタン、キルギス、タジキスタン、アフガニスタン、パキスタン、インド、ネパール、ブータン、ラオス、ミャンマー、ベトナム)、それにタイ、カンボジア、バングラデシュ、ウズベキスタン、トルクメニスタンなどの周辺諸国が、中国が目指している「陸の経済圏」の構成国であろう。以下では「陸の経済圏」における中国の貿易の現状と今後を展望する。

２．中国の輸送モード別貿易

中国の輸出額は、2015 年で 2 兆 2,805 億ドル、これを輸送手段（モード）別にみると、海上（海運）輸出が 67.6%を占めている。陸上(陸運) 輸出では、自動車が 16.1%、鉄道が

http://www.iti.or.jp/

表２　中国の対外貿易額（輸送モード別国地域別）（2015 年）

（単位：100 万ドル）

	輸出						輸入					
	合計	海上	航空	自動車	鉄道	その他	合計	海上	航空	自動車	鉄道	その他
世界計	**2,280,541**	**1,542,145**	**332,362**	**367,370**	**18,070**	**20,594**	**1,601,761**	**909,069**	**374,290**	**276,643**	**13,198**	**28,560**
日本	135,897	105,190	20,138	10,281	1	288	142,716	83,694	33,932	24,650	23	417
韓国	101,429	66,795	18,500	15,950	58	126	174,289	88,769	54,556	30,731	1	232
香港	332,728	47,404	52,235	220,004	4,441	8,645	8,161	4,563	2,118	1,324	4	153
台湾	45,003	24,461	17,011	3,312	2	218	144,488	39,505	54,702	49,942	4	335
ASEAN10	278,900	206,191	29,664	41,241	1,057	747	186,396	86,815	52,184	44,540	1,093	1,765
インドネシア	34,371	31,945	1,367	1,044	0	15	19,815	18,198	609	994	0	15
マレーシア	44,182	37,291	5,544	1,329	-	19	53,227	18,376	20,827	14,005	0	18
フィリピン	26,688	24,289	1,568	813	-	18	19,022	5,989	6,435	6,577	1	21
タイ	38,296	31,131	3,655	3,487	-	23	37,213	19,171	7,328	9,612	1,089	13
シンガポール	53,148	36,069	12,059	4,519	-	500	26,022	12,776	8,199	4,995	0	52
CLMV	80,804	44,063	5,468	30,047	1,057	170	31,000	12,209	8,787	8,357	2	1,645
カンボジア	3,770	3,413	147	199	-	11	666	338	222	107	-	0
ラオス	1,276	305	163	789	-	19	1,298	1,059	0	239	0	0
ミャンマー	9,387	5,429	107	3,833	-	19	5,239	450	1,965	1,185	0	1,639
ベトナム	66,372	34,916	5,052	25,226	1,057	121	23,797	10,362	6,600	6,826	2	6
バングラデシュ	13,905	13,281	344	275	-	5	804	543	187	73	-	1
インド	58,259	48,575	7,061	2,592	0	31	13,395	11,218	1,740	396	4	37
パキスタン	16,480	15,180	629	667	0	4	2,479	2,208	99	172	0	0
モンゴル	1,572	1	19	1,067	354	130	3,753	13	8	2,767	965	0
北朝鮮	2,946	354	3	2,422	143	24	2,484	1,187	5	1,241	25	26
CIS	56,032	24,639	5,711	17,032	8,060	589	45,165	23,479	668	722	8,596	11,700
ロシア	34,810	20,671	5,155	5,632	2,821	531	33,145	17,855	581	559	4,681	9,469
カザフスタン	8,427	71	157	5,185	3,002	11	5,840	518	0	117	3,346	1,859
ウズベキスタン	2,237	94	90	245	1,806	2	1,267	375	0	2	518	372
キルギスタン	4,284	6	8	4,082	188	1	56	19	1	31	5	-
タジキスタン	1,797	12	4	1,677	103	1	50	12	0	8	30	0
その他	4,477	3,786	297	211	140	42	4,806	4,700	85	5	16	0
EU28	356,274	268,579	64,730	16,300	3,537	3,128	208,997	131,642	66,308	8,645	1,659	743
ドイツ	69,204	49,764	14,146	3,251	1,620	422	87,470	57,707	25,252	3,258	1,141	113
米国	410,017	305,471	83,657	18,882	24	1,983	143,983	78,008	54,928	8,449	5	2,594

（注）その他はメール、パイプライン等

出所：中国貿易統計より作成、表 1 より表 17 および図 1～2 まで同じ

0.8％である。航空（空運）輸出は 14.6％である（表 2）。2000 年から 2015 年間の平均成長率は、海上が 16.5％、航空が 20.4％、自動車は 11.8％、鉄道 14％と航空輸出が伸びている。輸入も同じ傾向にあり、規模では海上貿易、成長率では航空貿易となっている。

中国の貿易は海上貿易の拡大によって発展してきた。最大の市場である米国や欧州に割安な製品を大量に輸出、当然、海運となる。リーマンショック後には、インドやブラジルの新興市場やアフリカ市場向けの輸出が拡大したが、これらの市場向けにも当然、海運が使われている。

航空輸出は、米国、欧州、アフリカ向けに伸びている。航空輸送品目は①生鮮品、半導体等、商品特性上恒常的に航空輸送されるもの、②薄型テレビ、ゲーム機等の IT 機器、③部材補給、納期遅れ対応等、緊急的

に航空輸送されるものがある。特に電機部品が伸びており、サプライチェーンの進展や輸出品の高付加価値化などを反映している。

その他輸送手段には、パイプラインによる資源輸入（原油）が含まれている。鉱物性燃料の輸入額は、2015年で212億ドルとなっている。その他の輸入の75%を占めている。中国の対ロシアやカザフスタン、ミャンマー輸入でその他の割合が高いのはパイプラインを通じた輸入と思われる。

陸上輸出

陸の経済圏における貿易では有力な輸送手段となる陸運は、自動車と鉄道を合わせて中国の輸出の約17%を占めている。このうち、2015年で自動車による輸出が3,673億ドル、鉄道は180億ドルである。金額では圧倒的に、自動車輸送が大きい。しかし、自動車輸送も、香港向けが35.2%を占めて最大、次に米国向けが25.3%、EUが13.1%、日本が8.5%と続いている[i]。香港向けと直接的に国境に面していない日米EUを合計すると中国の陸上（自動車）輸出の8割以上を占めている。香港及び米・EU・日を除いた陸上（自動車）輸出額は1,019億ドル、これが実質的な陸上（自動車）輸出の規模であろう（表3）。陸上（自動車）輸出の最大の輸出先はベトナム（252億ドル）、次にロシア（56億ドル）、カザフスタン（51億ドル）、キリギス（40億ドル）、ミャンマー（38億ドル）と続いている。

鉄道輸送による輸出は180億ドル、香港を除くと137億ドルとなる。鉄道は、海運よりもスピードが早く、空運よりもコストが安い。スピードとコストの両面でメリットがあるといわれている。例えば、武漢から欧州までの貨物鉄道は1TEU（20フィートコンテナ換算単位）当たり6,000～8,000ドル。上海経由の海上輸送に比べると数倍高いものの、航空輸送と比べると10分の1ほどの割安で、スピード（トランジットタイム）では、海上輸送と比べて3分の1ほどに短縮される[ii]。

中国の陸上（鉄道）輸出額は、カザフスタン（30億ドル）、ロシア（28億ドル）、ウズベキスタン（18億ドル）、ドイツ（16億ドル）、ベトナム

http://www.iti.or.jp/

（10 億ドル）、モンゴル（3 億ドル）が上位国である。地域では、CIS 向けが 80 億ドル、EU が 35 億ドルと主としてロシア、中央アジア欧州向けの輸送手段として使われている。なお、欧州向け鉄道路線を有する中国の都市は約 20、その中で武漢市が実績面では首位に立っている。

中国と国境を接している諸国及びその周辺諸国からの中国の輸出を輸送モード別にみると、次のような特徴がある。

・陸運（自動車あるいは鉄道）の依存度が高い国：ラオス、カザフ、モンゴル、北朝鮮は自動車、ウズベキスタンは鉄道に依存。
・陸運と海運ともに比率が高い国：ベトナム、ミャンマー。ベトナムは自動車と空運の比率が高まっている。ミャンマーは、逆に海運の比率が高まっている
・海運に依存している国：インド、パキスタン、バングラデシュ、ロシア。インドは 83.4%、パキスタンは 92.1%、バングラデシュは 95.5%が海運である。ロシアも海運（59.4%）に依存しているが、空運が 14.8%、陸運は 16.2%を占めている。

陸上輸入

中国と国境を接している諸国及びその周辺諸国からの中国の陸上輸入は、自動車ではベトナムが 68 億ドル、モンゴルが 27 億ドル、北朝鮮が 12 億ドル、ミャンマーが 11 億ドル、CIS が 7 億ドルとベトナムがもっと大きい。陸上（鉄道）輸入では、ロシアが 46 億ドル、カザフスタンが 33 億ドル、とこの 2 カ国が大口で、鉄道輸送を運行している EU からも 16 億ドルを鉄道で輸入しているが、そのうちドイツが 11 億ドルを占めている。

中国と国境を接している諸国及びその周辺諸国からの中国の輸入を輸送モード別にみると、次のような特徴がある。

・陸運の依存度が高い国：モンゴル、北朝鮮、キルギスタンは自動車、カザフスタン、ウズベキスタンは鉄道に依存。
・海運に依存している国：インド、パキスタン、バングラデシュ、ロシア、ラオス、カンボジア
・航運と陸運を合わせた金額が海運

http://www.iti.or.jp/

表３　中国の税関別財別陸上（自動車）輸出（香港・米国・EU・日本を除く）

税関名		金額（100万ドル）						
		2015						
		総額	一般機械	電気機器	車両	繊維	縫製品	その他
全税関		101,903	11,095	42,788	3,866	6,201	10,950	27,002
1	深圳	36,087	4,342	28,156	207	163	204	3,015
2	南寧	20,322	1,541	3,062	1,698	3,414	4,243	6,364
3	ウルムチ	13,393	1,013	861	631	1,181	4,057	5,651
4	黄浦江	11,472	2,285	6,983	74	227	219	1,684
5	昆明市	6,297	491	1,116	894	332	72	3,392
6	拱北口岸	3,693	173	593	39	162	197	2,529
7	ハルビン	2,274	98	176	27	48	533	1,390
8	大連	1,814	170	252	145	337	54	855
9	広州	1,789	282	608	16	156	199	529
10	長春	1,010	38	50	19	95	369	439
11	フフホト	929	177	93	47	21	229	361
12	満州里	844	160	46	59	3	141	436
13	ラサ	516	7	12	3	35	336	124
14	厦門	471	20	348	0	12	7	83
15	南京	239	76	98	-	4	50	10
16	南昌	159	-	156	-	0	3	0
17	上海	142	92	49	-	-	-	2
18	貴陽	119	0	95	-	-	-	24
19	重慶	80	77	2	0	0	0	1
20	汕頭	75	8	12	1	3	17	33

（注）一般機械（HS84）、電気機器（HS85）、車両（HS87）、繊維（HS50-60）、縫製品（HS61-63）で集計

を上回っている国：ベトナム、ミャンマー

陸上貿易の取引品目

中国の陸上（自動車）貿易の取引品目は、輸出で電機機器、一般機械、繊維（アパレル・織物）を合わせて約７割を占めている。輸出拠点は、深圳、南寧、ウルムチ、黄埔江が上位に来ている。深圳と黄埔江は電機の輸出が大半を占めている。南寧はベトナム向けの輸出の拠点でアパレルなどの消費財に加えて、電機（部品）の輸出も増えている。

陸上（鉄道）貿易品目は、輸出では、香港・米・日本・EU を除いた地域では貴金属、一般機械、電機、繊維、EU 向けは一般機械・部品となっている（表 4）。

輸入では、香港・米・日本・EU を

http://www.iti.or.jp/

表４　中国の財別陸上（鉄道）輸出

（単位：100 万ドル）

HS2	2桁品目名	日･米･EU･香港以外 2000	2009	2015	EU28 2000	2009	2015
61-63	縫製品計	139	501	713	6	0	283
50-60	繊維計	91	207	296	4	-	43
84	一般機械及び部品	106	1,579	2,227	1	1	2,120
85	電気機器	40	688	1,053	1	1	425
73	鉄鋼製品	28	1,555	655	0	0	12
39	プラスチック及びその製品	24	378	586	0	0	24
72	鉄鋼	41	328	480	1	-	1
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）	48	212	381	0	0	106
87	車両及び附属品	151	256	326	0	0	29
68	石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他これらに類する材料の製品	4	171	266	0	-	1
82	卑金属工具	9	85	236	0	0	37
69	陶磁製品	26	179	228	0	-	5
29	有機化学品	31	67	221	4	0	10
28	無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	59	138	210	11	0	1
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する詰物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建築物	9	192	209	1	-	89
64	履物及びゲートルその他これに類する物品並びにこれらの部分品	121	129	194	0	-	31
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	61	87	191	5	0	160
83	各種の卑金属製品	10	111	189	0	-	9
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	77	83	184	-	-	0
90	光学機器	15	96	165	0	61	246
40	ゴム及びその製品	6	82	161	0	0	3
63	紡織用繊維のその他の製品、セット、中古の衣類、紡織用繊維の中古の物品及びぼろ	30	203	141	0	-	17
31	肥料	27	68	135	0	-	-
38	各種の化学工業生産品	19	107	128	1	0	2
20	野菜、果実、ナットその他植物の部分の調製品	9	55	104	0	0	1
42	革製品及び動物用装着具並びに旅行用具、ハンドバッグその他これらに類する容器並びに腸の製品	70	36	94	1	-	11
96	雑品	28	54	90	0	-	4
76	アルミニウム及びその製品	7	97	86	0	-	8
54	人造繊維の長繊維並びに人造繊維の織物及びストリップその他これに類する人造繊維製品	4	24	85	-	-	10
70	ガラス及びその製品	3	155	80	0	0	4
	小計	1,062	7,214	9,104	27	65	3,366
	総計	1,407	8,068	10,067	43	95	3,537

表５　中国の財別陸上（鉄道）輸入

（単位：100 万ドル）

HS2	2桁品目名	日･米･EU･香港以外 2000	2009	2015	EU28 2000	2009	2015
44	木材及びその製品並びに木炭	378	1,967	2,244	1	-	3
28	無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	34	525	2,059	0	-	5
71	天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張つた金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	34	61	1,864	5	21	4
26	鉱石、スラグ及び灰	184	2,162	1,701	0	-	0
74	銅及びその製品	195	749	893	1	1	1
47	木材パルプ、繊維素繊維を原料とするその他のパルプ及び古紙	342	357	531	-	-	7
31	肥料	88	228	408	-	-	-
72	鉄鋼	431	935	317	1	0	11
79	亜鉛及びその製品	0	136	281	0	-	0
52	綿及び綿織物	2	170	191	0	-	-
84	一般機械及び部品	100	233	103	156	113	622
85	電気機器	105	92	8	71	8	155
87	車両及び附属品	7	66	3	1	6	529
	小計	1,902	7,680	10,604	236	149	1,337
	総計	3,651	12,531	11,508	290	245	1,659

除いた地域では木材、有機化学品、貴石、鉱石などの素材、EU からの輸入は一般機械部品（エンジンなど）と自動車部品で大宗を占めている（表 5）。

３.「陸の経済圏」における中国の貿易

１．ロシア・CIS

中国の対ロシア輸出は、輸送モード別にみると、2015 年で海運が 59.4%、陸運 31%、空運 14.8%となっている。広大なロシア市場への輸出には、多様な輸送手段を必要としている。ロシアの最大の消費市場である欧州ロシアへは海運とシベリア鉄道が、国境を接している極東ロシアには、自動車と鉄道が使われている。税関別対ロシア輸出をみると、陸上（自動車）輸出の拠点は、ハルピン、ウルムチ、空運は北京が 44.5%、海運は上海、寧波、深圳、鉄道は大連、満州里が主な拠点となっている（表 6）。

他方、中央アジア（カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、キルギス、タジキスタンの 5 ヵ国）向けが 8 割以上を占めている CIS（ロシアを除く）輸出では、陸上（自動車）が 54%を占め、次に陸上（鉄道）が 14.4%と陸運が主要な輸送手段である（表 7）。陸運の拠点は、自動車、鉄道ともウルムチである。鉄道では南京からの輸出が増えている。

中国の対ロシア、CIS（ロシアを除く）財別輸出は、いずれも最終財が大きい（表 8）。最終財では、履物、アパレル、電機機器（家電）の消費財の輸出金額が大きい。次に中間財の加工品が続いている。対ロシア加工品輸出は、鉄鋼製品、プラスチッ

表６　中国の対ロシアの輸送モード別輸出

（単位：100 万ドル）

		自動車				航空				海上				鉄道		
		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015
	全税関	386	3,357	5,632	全税関	757	2,113	5,155	全税関	451	10,279	20,671	全税関	633	1,739	2,821
1	ハルビン	277	2,098	2,274	北京	20	491	2,295	上海	120	2,385	4,933	大連	3	31	736
2	ウルムチ	10	141	1,289	石家荘	185	243	780	寧波	41	1,858	4,049	満州里	153	251	502
3	満州里	16	309	769	天津	113	587	700	深圳	18	1,475	2,141	南京	15	173	309
4	深圳	50	360	766	上海	3	564	567	青島	23	815	1,800	ハルビン	18	138	261
5	長春	4	368	388	南京	1	90	261	黄浦江	17	361	1,062	ウルムチ	15	133	241

表７　中国の対 CIS（ロシアを除く）の輸送モード別輸出

（単位：100 万ドル）

		自動車				航空				海上				鉄道		
		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015
	全税関	540	11,142	11,400	全税関	55	351	556	全税関	124	3,781	3,968	全税関	215	4,518	5,239
1	ウルムチ	494	10,989	11,168	北京	10	105	225	上海	34	821	890	ウルムチ	148	2,917	2,484
2	深圳	37	137	211	天津	2	9	81	寧波	26	1,113	860	南京	5	281	953
3	広州	2	5	6	上海	1	56	73	深圳	6	484	428	杭州	5	55	196
4	黄浦江	6	8	6	広州	0	2	34	天津	18	305	309	上海	5	201	196
5	厦門	0	1	4	南京	0	9	34	青島	9	224	289	黄浦江	0	-	189

http://www.iti.or.jp/

表８　中国の対ロシア、CIS、カザフスタンの財別輸出入

（単位：100 万ドル）

	分類名	ロシア			極東ロシア（ハルビン）			CIS（ロシア除く）			カザフスタン		
		2000	2009	2015	2000	2009	2015	2000	2009	2015	2000	2009	2015
輸出	**総額**	**2,231**	**17,508**	**34,810**	**386**	**2,600**	**2,880**	**934**	**19,795**	**21,222**	**599**	**7,749**	**8,427**
	素材	61	77	107	2	6	4	17	34	37	1	4	9
	中間財	300	5,766	12,341	17	361	531	292	6,750	8,315	142	2,673	3,064
	加工品	261	4,305	8,371	16	297	421	247	5,554	6,143	112	2,110	2,070
	部品	39	1,462	3,971	1	63	110	44	1,196	2,172	30	563	993
	最終財	1,871	11,821	22,716	368	2,236	2,353	625	13,118	13,014	455	5,093	5,392
	資本財	93	3,497	7,360	8	122	236	81	2,167	3,863	48	783	1,496
	消費財	1,779	8,484	15,614	360	2,115	2,131	544	10,969	9,222	407	4,316	3,930
輸入	**総額**	**5,769**	**21,099**	**33,145**	**377**	**1,097**	**8,243**	**1,587**	**9,532**	**12,020**	**958**	**6,231**	**5,840**
	素材	934	10,572	20,879	256	707	7,506	566	4,954	6,189	474	3,654	2,474
	中間財	4,062	9,031	10,560	114	378	655	974	4,480	5,688	484	2,573	3,342
	加工品	3,921	8,889	10,252	99	365	654	950	4,400	5,619	484	2,572	3,342
	部品	140	142	308	15	12	1	24	80	69	0	1	0
	最終財	468	1,535	1,712	7	15	83	36	100	158	1	4	24
	資本財	116	275	388	1	8	2	35	79	46	1	0	0
	消費財	352	1,260	1,325	6	7	81	1	21	112	0	4	24

ク製品、有機化学品、家具・照明器具。対 CIS（ロシアを除く）では鉄鋼製品、プラスチック製品、繊維等である。

中国の対ロシア、中央アジア向けに加工品の輸出が増えている要因としては、インフラ建設の規模が拡大していること、中国企業の現地進出がある。後者の中国企業の現地進出では、中国の国境に近いロシアのウスリースク合作区（浙江省の大手靴メーカー康奈集団が 65%出資）に、靴メーカーが入居し、中国製靴の 3 大輸出先であるロシア、EU、ウクライナに輸出を始めた。最終的な仕上げ工程をロシアに移転することで、関税を完成品の 3 分の 1 に軽減できたほか、ロシア製であることで EU のアンチダンピング提訴も回避できることを狙って進出した。このほか、アパレルや帽子メーカーに加えて太陽光パネル、LED などの電子製品をメイドイン・ロシアで欧州に輸出している [iii]。国境を挟んで工程間分業の動きが拡大している。こうした外資企業の受け入れとなる工業団地の建設が中央アジアに広がっている。

中央アジアの主要な貿易相手は EU、中国、ロシアである。EU とは、カザフスタンの原油を輸出し、カスピ海の資源開発向け生産財を輸入している。中国も主要輸出品目は原油等の資源、輸入品は衣料品、履物などの消費財である。

ロシアは、自動車とガソリンなどの石油製品を輸入している。これは

中央アジアに石油精製設備がないためである。EU、中国とも中央アジアから資源を輸入し、製品を輸出する相互補完的な貿易構造となっている。

２．中パ経済回廊と中国の対パキスタン貿易

中パ経済回廊は新疆ウイグル自治区のカシュガルを起点として国境を越えてパキスタン北部のギルギット・バルティスタン州に入り、カラコム・ハイウエーを通って、イスラマバード､ラホール､カラチを通り、グワダル港に至るルートである。

2013 年 5 月にパキスタンを訪問した李克強首相は、北はカシュガルから南はグワダル港までの経済大動脈の建設計画を提案した。総工費 460 億ドルをかけて 2030 年の完成を目指して回廊に沿って交通網や電力設備を建設するという計画である。

2015 年 4 月には習近平主席が、中国は首都カラチから中パ国境のクンジェラブに鉄道を延長する「1 号鉄道幹線」の支援に 100 億ドルの出資を表明した。そこからカシュガルにつなぐと全長 1726Km の鉄道路線となる。

中パ経済回廊の目的は、パキスタンの産業基盤の底上げと中国とアフリカ、中東、欧州との物流アクセスを確保することである。後者については、①中国の対中東石油天然ガス輸入をマラッカ海峡を迂回せずにグワダル港から新疆のカシュガルに直送、②中国のアフリカ輸出の利便性が高まる。上海から海上では 20 日、中パを使うと 5 日でグワダル港に到着、③中央アジア内陸部へのアクセスを改善する[iv]。

中国の対パキスタン貿易は、パキスタンと中国の FTA 協定（07 年 7 月から発効）以降に中国の対パ輸出が拡大している。これは、インフラ建

表９　中国の税関別パキスタン輸出

（単位：100 万ドル）

		陸上-自動車				航空				海上		
		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015
	全税関	35	553	667	全税関	55	237	629	全税関	580	4,726	15,180
1	ウルムチ	20	443	325	広州	1	26	258	上海	198	1,369	3,189
2	深圳	8	33	219	ウルムチ	2	82	116	寧波	12	991	2,849
3	広州	2	3	101	北京	25	55	106	天津	145	398	1,324
4	黄浦江	4	74	19	上海	4	38	65	杭州	3	269	1,265
5	厦門	0	1	2	杭州	0	7	17	深圳	15	395	1,120

http://www.iti.or.jp/

表 10　中国の対パキスタン財別輸出

（単位：100 万ドル）

HS2	2桁品目名	2015							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
85	電気機器	2,985	-	1,417	235	1,182	1,592	1,356	271
84	一般機械及び部品	2,166	-	783	-	783	1,389	1,216	173
72	鉄鋼	1,001	-	1,001	1,001	-	-	-	-
54	人造繊維の長繊維並びに人造繊維の織物及びストリップその他これに類する人造繊維製品	998	-	998	998	-	0	-	0
73	鉄鋼製品	637	-	555	554	1	81	17	64
39	プラスチック及びその製品	630	0	462	462	-	168	-	168
55	人造繊維の短繊維及びその織物	599	-	599	599	-	0	-	0
29	有機化学品	599	-	599	599	-	-	-	-
64	履物及びゲートルその他これに類する物品並びにこれらの部分品	415	-	-	-	-	415	-	415
31	肥料	406	1	405	405	-	-	-	-
52	綿及び綿織物	370	0	369	369	-	0	-	0
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する詰物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建築物	310	-	192	191	0	118	26	92
87	車両及び附属品	296	-	140	-	140	155	89	67
96	雑品	295	-	75	75	-	220	4	217
60	メリヤス編物及びクロセ編物	291	-	291	291	-	-	-	-
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	289	-	280	280	-	55	-	55
69	陶磁製品	283	-	186	186	-	97	-	97
40	ゴム及びその製品	276	3	251	33	218	23	-	23
90	光学機器	275	-	76	55	21	200	172	28
70	ガラス及びその製品	246	0	163	163	-	83	-	83
83	各種の卑金属製品	224	-	215	214	0	9	4	5
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	218	-	-	-	-	218	-	218
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）	197	-	-	-	-	197	-	197
50	絹及び絹織物	194	0	193	193	-	-	-	-
32	染料	141	-	135	135	-	6	-	6
63	紡織用繊維のその他の製品、セット、中古の衣類、紡織用繊維の中古の物品及びぼろ	140	11	15	15	-	114	-	114
59	染み込ませ、塗布し、被覆し又は積層した紡織用繊維の織物類及び工業用の紡織用繊維製品	138	-	138	131	7	0	-	0
38	各種の化学工業生産品	132	0	67	67	-	65	-	65
42	革製品及び動物用装着具並びに旅行用具、ハンドバッグその他これらに類する容器並びに腸の製品	132	-	1	-	1	132	-	132
小計		14,881	15	9,606	7,253	2,353	5,337	2,883	2,489
総計		16,480	48	10,489	8,083	2,406	6,045	2,992	3,088

設に伴う鉄鋼、セメントなどの中間財（加工品）や地場のアパレル産業向けの繊維品、中国企業によるパキスタン現地生産（家電では、2006 年 11 月ハイアール、2011 年 11 月長虹、自動車では 2006 年第一汽車進出（12 年商用車参入、2006 年長安汽、2010 年奇瑞汽車）に伴う部品輸出など輸出品目が広がっているためである。

中国のパキスタン輸出を財別（表 10）で見ると 2015 年で中間財が 100 億ドル、最終財が 60 億ドル。中間財のうち、加工品が 80 億ドル、部品が 20 億ドル。加工品は鉄鋼、繊維、肥料。部品は電機やオートバイである。最終財は、資本財が 30 億ドル、消費財が 29 億ドルとなっている。

中パ貿易を輸送モードで見ると、

表 11　中国の対パキスタン財別輸入

（単位：100 万ドル）

HS2	2 桁品目名	2015							
		総額	素材	中間財			最終財		
					加工品	部品		資本財	消費財
52	綿及び綿織物	1,497	7	1,490	1,490	-	-	-	-
10	穀物	162	0	-	-	-	162	-	162
74	銅及びその製品	160	32	128	128	-	-	-	-
41	原皮（毛皮を除く。）及び革	111	0	110	110	-	-	-	-
22	飲料、アルコール及び食酢	110	-	110	110	-	0	-	0
26	鉱石、スラグ及び灰	96	96	-	-	-	-	-	-
25	塩、硫黄、土石類、プラスター、石灰及びセメント	57	57	0	0	-	-	-	-
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	56	-	-	-	-	56	-	56
小計		2,250	192	1,839	1,839	-	219	-	219
総計		2,479	216	1,879	1,878	1	384	6	378

輸出、輸入とも海運が圧倒している。陸運はわずか 4%に過ぎない。陸運で中国からパキスタンに輸出されている製品は、電機機器、絹・絹織物、衣類である。電気機器は、携帯電話機器が 6 割以上を占めている。電気機器の輸出拠点は深圳、広州である。対パキスタン陸上貿易の拠点であるウルムチからは、絹織物、靴下、合成長繊維織物、パイル織物、綿織物等繊維・アパレルが大宗を占めている。

一方、中国のパキスタンからの輸入は、綿織物が全体の 8 割を占めている。中国の対パスキスタン貿易は中国が一方的に輸出をする片務貿易の状態にある。

３．BCIM 経済回廊

中国とミャンマー、バングラデシュ、インドを結ぶ回廊は、古くは雲南からチベットを経由してインドに至る第 2 のシルクロードと呼ばれた「茶馬古道」(チベットの馬や雲南の茶を取引した）として栄えていたことがある。茶馬古道は茶の名産地である四川省の雅安と、チベットの聖都ラサ（標高 3,650 メートル）を結ぶ全長 2,250 キロ、標高の高さでも過酷さでもアジア有数の交易路だった。

近年では第二次世界大戦期間中に連合国が日本と戦う国民党を支援するために英領ビルマから雲南省経由で支援物資を輸送した「援蒋ルート」のビルマルート「滇緬公路」としても有名である。この道はミャンマーのヤンゴンから物資を荷揚げしてビルマ第二の都市マンダレーを経由し、雲南省の最西部「瑞麗」近郊で中国

http://www.iti.or.jp/

領に入り、そこから更に 600km 東に進んで昆明に至っている。

BCIM 経済回廊は、雲南省を起点として、ミャンマー内陸部の中心、マンダレーが分岐点となり、インド、バングラデシュ方面とヤンゴン方面に分かれる。BCIM 経済回廊の中国側の拠点である昆明からの輸出をみると、90%が ASEAN 向け輸出、内訳は 51%がミャンマー向け、ベトナム向けが 18%である。BCIM 経済回廊の実態は、昆明を拠点としたミャンマー、ベトナムとの陸上貿易といえる。昆明税関から陸上（自動車）貿易で輸出されている品目は、果実、アパレルやオートバイなどの消費財が中心となっている。電機（ダイオード等その他半導体、配電盤等）、機械（エンジン部品、弁、ギアボックス等）の部品も輸出されている。

中国の対ミャンマー、バングラデシュ、インド貿易を輸送モードでみると、輸出では対バングラデシュ、対インドともに海運に依存している。またミャンマーも海運の比率が高まっている（表 12、13、14）。輸入でも同じ傾向がいえる。ミャンマーではヤンゴン周辺での工業団の整備が進めば、企業進出が増えて、海運の比率が一層高まるものと見込まれる。

中国の対 BIM 財別貿易は、中国にとっては最終財、中間財の加工品の輸出市場である一方で、中国の対 BIM 輸入は、バングラデシュからは見るべき輸入品が少なく、ミャンマーは石油と貴石（翡翠）で 7 割弱、インドは綿、貴石、銅製品、有機化学などの中間財加工品が 7 割を占めている（表 15）。中国の対 BIM 貿易は中国が製品を一方的に輸出する構造となっている。

雲南省は中国南西部に位置し、ミャンマー、ラオス、ベトナムとの国境線は 4,060km に及ぶ。陸上貿易の

表 12　中国の対ミャンマー 税関別･輸送モード別輸出

（単位：100 万ドル）

		陸上-自動車				航空				海上		
		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015
	全税関	259	1,047	3,833	全税関	2	13	107	全税関	235	1,206	5,429
1	昆明市	248	1,040	3,758	上海	1	7	55	上海	115	478	1,243
2	深圳	1	5	48	広州	0	0	13	天津	15	222	706
3	黄浦江	5	1	14	青島	0	1	12	海口	0	0	701
4	合肥	-	-	4	北京	0	1	8	深圳	3	60	616
5	広州	0	0	4	昆明市	1	1	8	青島	5	112	512

表 13　中国の対バングラデシュ 税関別･輸送モード別輸出

（単位：100 万ドル）

		陸上-自動車				航空				海上		
		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015
	全税関	58	134	275	全税関	15	140	344	全税関	825	4,162	13,281
1	深圳	45	44	215	上海	10	66	170	上海	481	1,805	4,745
2	黄浦江	10	82	30	北京	3	23	41	黄浦江	17	184	1,453
3	広州	3	4	27	広州	1	21	34	寧波	17	390	1,201
4	厦門	0	0	2	杭州	0	7	24	深圳	23	257	914
5	汕頭	1	1	1	昆明市	0	1	17	天津	106	243	887

表 14　中国の対インド 税関別･輸送モード別輸出

（単位：100 万ドル）

		陸上-自動車				航空				海上		
		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015
	全税関	87	1,663	2,592	全税関	103	4,142	7,061	全税関	1,341	23,756	48,575
1	深圳	43	1,045	1,893	上海	52	1,677	2,843	上海	435	9,139	13,306
2	黄浦江	32	362	532	南京	5	804	1,116	深圳	97	3,514	5,063
3	広州	8	174	136	北京	25	936	930	寧波	32	1,797	4,072
4	厦門	0	5	13	広州	2	44	427	青島	79	1,567	3,689
5	武漢	-	-	7	天津	3	160	317	天津	259	2,250	3,411

表 15　中国の対ミャンマー、インド・バングラデシュ財別輸出入

（単位：100 万ドル）

		ミャンマー			インド			バングラデシュ		
		2000	2009	2015	2000	2009	2015	2000	2009	2015
輸出	総額	496	2,279	9,387	1,569	29,570	58,259	900	4,438	13,905
	素材	4	24	35	227	163	453	16	14	48
	中間財	271	1,305	4,547	1,074	17,521	36,410	675	3,269	9,866
	加工品	234	941	3,725	926	10,814	26,138	609	2,940	8,693
	部品	37	364	823	148	6,707	10,273	66	329	1,174
	最終財	219	969	4,843	268	12,078	21,878	206	1,166	4,071
	資本財	123	615	3,378	162	10,309	14,930	155	718	2,172
	消費財	96	357	1,480	107	2,049	7,495	52	450	1,912
輸入	総額	125	646	5,239	1,350	13,704	13,395	19	141	804
	素材	81	346	2,398	461	8,792	2,166	1	66	88
	中間財	26	198	2,361	740	4,227	10,225	12	37	181
	加工品	24	192	2,351	721	3,892	9,504	11	36	177
	部品	2	6	10	19	336	721	0	1	4
	最終財	18	101	484	149	689	1,011	6	38	535
	資本財	0	0	20	35	398	398	0	0	6
	消費財	18	101	471	114	290	613	6	38	529

流れを見ると、ASEAN 諸国と陸で接するという地理的特長が双方の地域の経済発展にどの程度の効果をもたらしてきたのかは見えにくい。

４．ベトナム

中国の陸の経済圏の中でベトナムは、中国にとって最大の輸出相手国である。中国の対ベトナム輸出額は2015年で663億ドル、インド、ロシアを抜いている。これは、北部ベトナムを中心にスマートフォンなどのIT 機器生産の産業が急速に集積し始めているためである。ベトナムのIT機器（最終財）の輸出額は、2015年で351億ドル、東アジアでは、中国、韓国、日本に次いで第 4 位、ASEAN では最大の輸出国となっている。中でも通信機器の輸出が2015年で263億ドルと8割弱を占めている。通信機器を中心とした輸出の拡大により、中国や韓国から電機部品の輸入が拡大している。

表 16 は中国の対ベトナム財別業種別輸出（2015年）である。中国の対ベトナム輸出の中では、電機部品が最大、次に資本財の一般機械（コンピュータ、印刷機、射出成型機等）、中間財の鉄鋼、資本財の電機機器（主

表 16　中国の対ベトナム財別輸出

（単位：100万ドル）

HS2	2桁品目名	2015							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
85	電気機器	12,903	-	9,251	918	8,339	3,694	3,159	668
84	一般機械及び部品	6,819	-	2,287	-	2,287	4,655	4,511	145
72	鉄鋼	4,153	-	4,153	4,153	-	-	-	-
55	人造繊維の短繊維及びその織物	2,778	0	2,777	2,777	-	1	-	1
76	アルミニウム及びその製品	2,776	-	2,763	2,763	-	13	4	9
87	車両及び附属品	2,665	-	518	-	518	2,147	1,942	205
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）	2,441	-	-	-	-	2,441	-	2,441
60	メリヤス編物及びクロセ編物	2,315	-	2,315	2,315	-	-	-	-
90	光学機器	2,090	-	275	212	63	1,815	1,786	29
52	綿及び綿織物	2,001	27	1,971	1,971	-	4	-	4
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	1,939	-	-	-	-	1,939	-	1,939
39	プラスチック及びその製品	1,717	0	1,420	1,420	-	297	-	297
69	陶磁製品	1,715	-	1,183	1,183	-	532	-	532
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	1,659	55	1,604	1,604	-	-	-	-
73	鉄鋼製品	1,517	-	1,318	1,317	1	199	48	151
07	食用の野菜、根及び塊茎	1,479	-	-	-	-	1,479	-	1,479
54	人造繊維の長繊維並びに人造繊維の織物及びストリップその他これに類する人造繊維製品	1,411	-	1,410	1,410	-	1	-	1
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する詰物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建築物	1,035	-	799	798	1	236	56	180
64	履物及びゲートルその他これに類する物品並びにこれらの部分品	945	-	-	-	-	945	-	945
29	有機化学品	891	-	891	891	-	-	-	-
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	871	0	-	-	-	871	-	871
83	各種の卑金属製品	708	-	699	699	0	9	2	6
31	肥料	673	3	670	670	-	-	-	-
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	664	-	657	657	-	83	-	83
59	染み込ませ、塗布し、被覆し又は積層した紡織用繊維の織物類及び工業用の紡織用繊維製品	661	-	661	628	33	0	-	0
68	石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他これらに類する材料の製品	562	-	561	561	-	1	-	1
38	各種の化学工業生産品	476	0	299	299	-	176	-	176
小計		**59,864**	**85**	**38,484**	**27,247**	**11,243**	**21,535**	**11,507**	**10,162**
総計		**66,372**	**482**	**42,440**	**30,907**	**11,540**	**23,725**	**11,715**	**12,144**

表 17　中国の対ベトナム財別輸入

（単位：100 万ドル）

HS2	2桁品目名	2015							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
85	電気機器	11,504	-	7,709	471	7,238	3,809	3,794	2,142
52	綿及び綿織物	1,456	19	1,438	1,438	-	-	-	-
84	一般機械及び部品	1,116	-	534	-	534	888	873	15
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	993	972	20	20	-	-	-	-
64	履物及びゲートルその他これに類する物品並びにこれらの部分品	991	-	-	-	-	991	-	991
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	924	24	-	-	-	900	-	900
44	木材及びその製品並びに木炭	864	696	165	165	-	2	-	2
40	ゴム及びその製品	763	256	501	497	4	6	-	6
10	穀物	732	0	-	-	-	732	-	732
90	光学機器	388	-	215	120	95	173	159	14
07	食用の野菜、根及び塊茎	386	-	-	-	-	386	-	386
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	379	-	-	-	-	379	-	379
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）	348	-	-	-	-	348	-	348
39	プラスチック及びその製品	336	46	246	246	-	44	-	44
41	原皮（毛皮を除く。）及び革	216	0	216	216	-	-	-	-
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する詰物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建築物	196	-	18	18	0	179	1	177
小計		21,593	2,014	11,062	3,191	7,871	8,837	4,828	6,136
総計		23,797	2,350	12,420	4,435	7,986	9,369	4,831	6,666

に携帯電話）となっており、電気機器と機械機器が輸出の上位に来ている。中国の対ベトナム輸入（2015 年）も電気機器が輸入の 48％と過半近くを占めている（表 17）。電気機器輸入のうち 6 割が部品である。

中国とベトナムの貿易は、電機機器の相互貿易が進展している。

電機機器の貿易の拡大に伴い、輸送モードでみた中国の対ベトナム貿易も変化が生じている。輸出、輸入ともに海運の比率が低下して、陸運、空運の比率が高まっている（図 1、2）。例えば、2015 年の輸出で陸運が 252 億ドル、空運が 50 億ドル、海運が 349 億ドルと陸運と空運を合計した輸出額が海運に迫っている。

陸運及び空運で取引されている品目は、輸出入ともに電機機器の部品である。陸上（自動車）輸出では電機部品の占める割合は 23％、空運では 74％に達している[v]。ベトナム北部のハノイと中国の電子部品集積地である広東省（広州）の距離は約 1,170km、海上輸送だと 10 日間かかるところを、陸上輸送の場合最短 3 日間で配送が可能である。一般に越境陸路輸送が向いているのは、輸送コストを吸収

図１　中国の対ベトナム輸送モード別輸出シェア

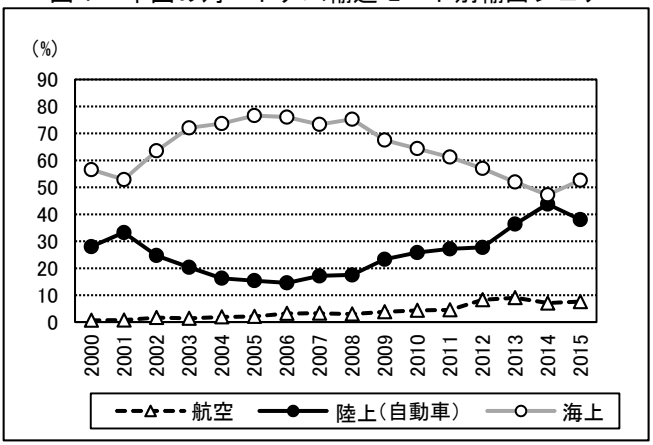
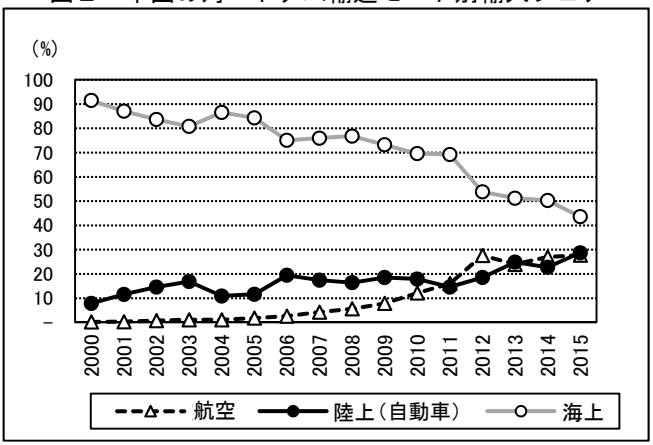


図２　中国の対ベトナム輸送モード別輸入シェア



できるだけの小型で単価の高い部材とされている。電子製品などがそれに該当する。さらにその日のうちに部品を入手できる空運の利用も広がっている。背景には海運・空運・陸運という三つの輸送モードが競合するルートでは、運賃が低下傾向にあること、陸路越境輸送の円滑化が進んでいるという要因がある。

４.「陸の経済圏」におけるウィンウィン関係の構築と課題

中国が「陸上シルクロード」として構築を目指す陸の経済圏は、広義では欧州と中国を結ぶ一帯（欧州、ロシア・CIS、南アジア、メコン、モンゴルなど）を指している。中国が目指している陸の経済圏の核となる地域は、中央アジア及び中パ回廊とBICM 経済回廊である。

中国がこれらの諸国と陸の経済圏を構築する上でいくつかの優位性を持っている。

第 1 は国境貿易の経験である。例えば、中国はロシアと 4,300 キロにわたって国境を接している。その長い国境線では、国境貿易の長い歴史がある。1950 年代には黒龍江省とアムール州政府が、貿易協定を締結した。ロシア極東・アムール州の州都ブラゴベシチェンスク市（人口 22 万人）は、アムール川をはさんだ対岸の国黒龍江省・黒河市（人口 18 万 5,000 人）との間では、中夏はフェリーで、冬は氷上をトラックで、ロシアからは主に鋼材、木材、化学工業材料など、中国からは食品・日用品などを運ぶ業者が行き来する。

この長い国境に沿って、ロシア極東では沿海地方、ハバロフスク地方、ユダヤ自治州、アムール州が黒龍江省、吉林省、シベリアのチタ州は内モンゴル自治区、アルタイ共和国は新疆ウイグル自治区などとの間で国境貿易が、ソ連崩壊後に活発化していた。

第 2 は補完性である。経済圏ととらえられる地域は相互に補完関係を持っている。中国とこれら諸国との間には経済格差がある。購買力平価（PPP）でみた一人当たり GDP は中国が 14160 ドル、中国を上回っている国はカザフスタンのみで、他は中国の半分以下である。工業品の輸出比率は中国が 94%、中国に次いでカンボジア、ベトナム、バングラデシュも工業品の輸出比率は高い（表 18）。しかし、カンボジア、ベトナム、バングラデシュの輸出品は特定品目（アパレルとベトナムは携帯電話）に集中している。

経済格差は、経済統合を妨げる一方で、経済格差が貿易を生むことも事実である。例えば、賃金格差があれば、補完性に基づく分業生産シス

http://www.iti.or.jp/

表 18　主要国の人口、一人当たり GDP 等

	人口 100万人	GDP成長率 %		一人当たりGDP(PPP) ドル	輸出額 100万ドル		工業品輸出比率 %	
	2015	1990-2000	2000-2014	2015	2000	2014	2000	2014
日本	127.0	1.0	0.7	38,870	479,249	690,217	93.9	88.2
中国	1,371.2	10.6	10.3	14,160	249,203	2,342,293	88.2	94.0
韓国	50.6	6.2	4.0	34,700	172,267	572,664	90.7	86.8
香港	7.3	3.6	4.2	57,650	202,683	524,065	95.3	68.7
インドネシア	257.6	4.2	5.5	10,680	65,403	176,293	57.1	40.9
マレーシア	30.3	7.0	4.9	26,140	98,229	233,927	80.4	61.8
フィリピン	100.7	3.3	5.1	8,900	39,783	62,100	91.7	79.1
タイ	68.0	4.1	4.1	15,210	69,057	227,524	75.4	76.3
シンガポール	5.5	7.2	6.1	81,190	137,804	409,787	85.6	71.3
ブルネイ	0.4	2.1	1.0	-	3,903	10,509	4.7	6.8
カンボジア	15.6	7.0	7.8	3,290	1,389	10,860	96.1	94.0
ラオス	6.8	6.4	7.5	5,380	330	2,662	-	-
ミャンマー	53.9	-	-	-	1,646	11,031	-	-
ベトナム	91.7	7.9	6.4	5,690	14,483	150,217	42.7	76.3
インド	1,311.1	6.0	7.5	6,020	42,379	322,694	77.8	64.0
パキスタン	188.9	3.8	4.2	5,350	9,028	24,706	84.7	74.8
バングラデシュ	161.0	4.7	5.9	3,550	6,389	30,405	90.5	-
ロシア	144.1	-4.7	4.3	23,790	105,565	497,764	23.6	17.4
アルメニア	3.0	-1.9	6.7	8,720	294	1,547	43.1	24.0
ベラルーシ	9.5	-1.6	6.7	16,840	7,326	36,081	65.1	46.6
カザフスタン	17.5	-4.1	7.2	24,260	8,812	79,460	18.9	11.3
キルギスタン	6.0	-4.1	4.4	3,300	505	1,884	30.9	39.2
モルドバ	3.6	-9.6	4.7	5,350	472	2,340	33.3	32.5
タジキスタン	8.5	-10.4	7.6	3,320	785	977	13.3	-
ウクライナ	45.2	-9.3	2.9	7,810	14,573	54,199	69.4	54.9
ウズベキスタン	31.3	-0.2	7.7	6,110	2,817	13,000	-	-
モンゴル	3.0	1.0	8.2	11,070	536	5,775	26.0	3.2
トルコ	78.7	3.9	4.5	19,360	27,775	157,610	81.2	78.5
米国	321.4	3.6	1.6	56,430	781,918	1,620,532	82.7	62.0
世界	**7,346.6**	**2.8**	**2.9**	**15,415**	**6,501,779**	**19,112,482**	**71.3**	**66.5**

（資料）世界銀行

テムの構築に有利に働く。もともと、資源国の中央アジアと中国の間では補完性が成立している。

第 3 は市場の同質性である。中国企業にとって、いまだに先進国市場に参入するのはハードルが高い。ブランド力がないからである。しかし、途上国市場では、割安で品質面でそこそこ良い中国製品を受け入れてくれる。中国の企業が輸出市場として重要視しているのは、メコン地域や中央アジアの市場である。かつて、2000 年のはじめに中国からベトナムにオートバイの集中豪雨的な輸出急増が起こったことがある。理由は、中国製オートバイが道路などの走行環境、所得条件に見合った価格で販売したことがベトナムの消費者を引き付けたためであった。また、中国で標準化となっているホンダのオー

トバイがベトナムでは普及していることも中国企業ブランドの輸出を助けた。中国企業にとって途上国市場への参入は心理的にも入りやすさがある。

欧州で発展した地域経済統合は、経済水準が高く、同じような工業化水準の同質的な国で構成されている。しかし、中国が目指している陸の経済圏は、中国と比べれば市場規模も小さく、経済格差（1 人当たり GDP）は大きく、工業化の水準も高くない諸国である。しかし、経済格差は地域経済統合を促進する補完性を生み、中国企業ブランドの製品が参入しやすい市場という同質性を持っている。補完性と市場の同質性が、中国の陸の経済圏を促進する要因となる。

さらに、中国が陸の経済圏を構築する上で求心力となっているのが、電力や道路、鉄道のインフラ建設である。物流を巡る社会資本を整備すれば、輸送費用が軽減され、工業団地を整備すれば企業の投資が増えて貿易は拡大する。

ウィンウィン関係の構築は可能か

それでは、中国が陸の経済圏を構築する狙いは何か。李克強首相が 2015 年 5 月 6 日に主宰した常務会議で、中国政府は中国が鉄道、電力、通信、建材、建設機械など比較優位のある分野を中心に、他の地域、特に「一帯一路」沿線諸国の需要を結び付ける方針を打ち出した。

国有、民間企業など各企業を主体とし、投資、プロジェクト建設、技術協力などの手段を柔軟に活用し、設備の輸出、関連諸国の雇用拡大と経済発展を促進し、質と信頼性で良いイメージを樹立し、ウィンウィンの関係を築くことである [vi]。短期的には、中国国内の余剰生産の捌け口を狙っているであるが、長期的には、これら諸国との経済的なウィンウィンの関係を築くことにある。しかし、貿易構造の視点を踏まえると、長期的なウィンウィンの関係を築くことにも課題がある。

第 1 は、陸上貿易の限界である。中国の経済発展は沿海部で工業化が進み、割安な製品が大量に欧米市場に輸出できたことにある。海運と比

http://www.iti.or.jp/

べて陸運では運べる貨物の量が限られ、貿易の拡大は限られている。インドやバングラデシュへの輸出は、海運に頼っているがこれからも大きな変化ないと考えられる。ミャンマーとの貿易も海運の比率が高まってきている。

第 2 はインフラ整備のコストに見合うリターンの問題である。中パ回廊の建設には多くの困難がある [vii]。1960 年代に建設されたカラコム道路（新疆ウイグル自治区カシュガルとパキスタンのギルギット・バルティスタン州結ぶ全長 1222 キロの道路。途中海抜 4,693 メートルのクンジュラブ峠を通り、国境を横断する舗装道路としては世界一の高所を通る道路）は、春の雪解けや夏の降雨などで 1 年のうち半年は通行不能となる。中国はこの道路を修復拡張中であるが、工事は大変困難な状況にある。困難が多い道路を維持・修理するにはコストがかかる。コストを支払ってまでも回廊を陸上貿易の基幹とする経済的ベネフィットが生じるのかという疑問である [viii]。

第 3 に陸の経済圏における貿易分業体制の限界である。陸の経済圏の分業は中国が資源を輸入して製品（中間財、資本財、消費財）を輸出する垂直分業である。一次産品価格が下落して資源爆買はすでに過去のものとなった今、資源と製品を交換する貿易の拡大は期待薄である。資源国の工業化を支援する必要がある。

第 4 は中国企業の直接投資、特に製造業の直接投資の限界である。中国の陸の経済圏で貿易が拡大している国は、ベトナムである。ベトナムには日本、韓国の IT 機器企業が生産拠点を築き、製品を欧米市場に輸出し、中国からは部品を調達する分業が築かれている。中国企業にはアパレル産業ではメコン地域で事業展開をしているケースもある。しかし、多くの中国企業は、中国国内で生産することに優位性を持ち、海外生産の経験を持つ企業は少ない。中国の製造業企業が直接投資を通じ製品の相互取引である水平分業を中国と投資先との間で拡大させることは、中期的に見ても考えにくい。これには、中国の国内市場が過剰生産にあるということも影響している。

開発途上国の中でアフリカや中央アジアの内陸国は経済発展に取り残

されている。中国の「一帯一路」構想は、大規模なインフラ建設を通じて中国の内陸部を含む中央アジアやメコンの内陸国、内陸地域の経済開発を支援するものである。そこで中国に求められるのは、陸の経済圏の盟主としてこうした内陸国からの輸入を資源に偏ることなく製品輸入でも拡大することである。内陸国・内陸地域の工業団地や交通インフラを整備し、そこで生産された製品を欧米市場のみならず中国市場に輸出する取組みが必要である。

参考文献

みずほ総合研究所「中国シンクタンクが明かす「新シルクロード構想」全容」2015年7月

大木博巳編著（2010）『東アジアの国際分業の拡大』ジェトロ

小宮昇平、王植一（2016）「中国西南地域（成都市・重慶市）からみる「一帯一路」」、『中国経済』（ジェトロ）

江原規由「中国の対外開放新戦略としての21 世紀シルクロード FTA 戦略」『季刊 国際貿易と投資』2014 夏号 No.96

増田耕太郎「中国の対「中国」輸入と香港の中国向け再輸出との関係」『季刊　国際貿易と投資』Summer 2007/No.68

注

i　中国の香港向陸上輸出の大部分は、中国向け再輸出品である。

ii　ジェトロ通商弘報「武漢とリヨン間の国際貨物列車が開通、所要 16 日間」2016年 04 月 19 日

iii　大木（2010）、江原（2014）

iv　中国経済新聞「「中パ経済回廊」計画を現地にみる」2016 年 9 月 15 日

v　中国の税関別ベトナム輸出を見ると電機部品は陸上（自動車）輸出では深圳、航空輸出では大連がトップ。

vi　通商弘報　2015 年 5 月 14 日

vii　前出中国経済新聞

viii　産業新聞の報道（2016 年 11 月 14 日付）によると、2016 年 11 月 13 日に中国から中パ経済回廊を通ってパキスタンに運ばれた積み荷がガワダル港から貨物船でコンテナ 66 個が輸出された。
コメや中国製機を載せたトラックがカシュガルを 10 月 29 日に出発し、30 日にパキスタンに入り、軍の警護を受けて中パ経済回廊を通り、11 月 12 日にグワダル港に到着した。

http://www.iti.or.jp/