

中国の西部地域における国際陸海貿易 新ルートの整備と展望

——重慶市を中心に——

程 天 敏

中国の西部地域は世界各地を結ぶ輸送ルートの整備において沿岸地域と比較して遅れを取ってきたが、ここ数年は西部地域の各自治体と東南アジア、中央アジアやヨーロッパを連結する新たな陸海複合の貿易ルート（国際陸海貿易新ルート）が着実に開発されている。この新ルートは西部地域の重慶市を運営の中心とし、現在雲南省、甘肅省、貴州省、広西チワン族自治区、新疆ウイグル自治区、青海省、寧夏回族自治区に広がっている。本稿では、中国の西部地域における東南アジアなどを結ぶこの新ルートの整備についての現況を把握するとともに、企業の利用のあり方を展望する。

1. はじめに

中国は1978年の改革開放によって市場経済が導入され、経済成長著しい新興国のなかでも群を抜いた成長を続け、2010年にはGDP世界第2位の水準となった。しかしながら、経済については著しく発展を遂げてきた東部地域に比べ、西部地域はその発展がやや遅れていた。このため、中国は急速な発展を遂げた東部地域との発展のアンバランスを改善する政策として、「西部大開発」を打ち出すに至り、政府が西部地域の経済発展により一層力を入れたことから、ここ数年西部地域の経済が急成長してきた。西部地域の経済発展の推進は国内外の状況への対応であるとされた。国内的要因としては、改革開放以来の東部地域を中心とする経済発展の限界を打破するためのものである。経済グローバル化の進展に伴い、貿易・投資による国際的競争が激化している。国際的要因としては、2008年金融危機以降、西側諸国主導の環太平洋パートナーシップ協定（TPP）や大西洋横断貿易投資パートナーシップ協定（TTIP）の進展により、中国がこれら協定の枠外に取り残されるという危機感があった（進藤、2019）。

西部地域のより一層の経済発展にとって極めて重要なことが、インフラ整備の高度化であ

る。これまで東部地域に比較して海外との輸送アクセスがある程度制約され、経済発展が比較的遅れを取っていた西部地域でも、例えば重慶市のような空港の拡張、港湾の整備、高速道路や鉄道の建設といった交通インフラ整備が着実に進んでいる。他方、1人当たりGDPにおいては、西部地域の多くが上海市といった東部地域に比べてある程度差が開いている。中国の西部地域のさらなる発展に向けて、政府による政策上のサポートが実施されている。2015年11月に、習近平国家主席がシンガポールを公式訪問し、両国では、重慶を拠点とする『関与建設中新（重慶）戦略性互連互通示範項目的枠架協議』というプロジェクトが締結された。さらに、シンガポールと重慶市の間では、『関与建設中新戦略性互連互通示範項目的実施協議』についての合意が得られた。これは、シンガポール・蘇州工業パーク、シンガポール・天津エコシティに次ぐもので、中国とシンガポール間の3つ目の共同プロジェクトである。3つ目の共同プロジェクトとして選定された重慶は、西部地域の経済発展の牽引役として注目されている。

それ以降、中国とシンガポールは経済をはじめとして各分野での協力を絶えず深め、「一帯一路」構想のもとで双方における相互接続、金融協力、第三国市場協力の三大プラットフォームの構築を積極的に推進している。このうちの目玉は、相互接続である「中新互連互通南向通道」（南向通道と略称）であり、これによって全方位的な協力パートナーシップを確立した¹⁾。両国の共同プロジェクトでは「互連互通」、すなわち相互接続性が重要視されている。中国としては、西部地域における海外向けの輸送ルートに抱える様々な課題に対して有効な解決策を探りたい意向があるが、さらに西部地域から東南アジアに進出し、同地域の市場獲得に乗り出す意欲を示している。一方、港湾事業はシンガポールの主力産業である。シンガポールは、近隣アジア諸国との貨物のハブ港（中継拠点となる港）争いが激しさを増しているなか、世界に冠たる貨物のハブ港としての地位を引き続き確立しようという思惑がある。中国と連携して陸海のルートを整備し、シンガポール港への貨物量が増えれば、シンガポールの積み替えの国際的なハブ港としての競争力強化につなげることができる。

2018年11月に、李克強総理とシンガポールのリー・シェンロン首相の出席のもとで、『関与中新（重慶）戦略性互連互通示範項目“国際陸海貿易新通道”建設合作的諒解備忘録』が締結された²⁾。その後、「南向通道」と称した同ルートは、「国際陸海貿易新通道」（New

1) 「中新互連互通南向通道」について、「中」は中国の略称で、「新」はシンガポールの略称である。南向通道は南行き通路という意味で、文字通り、北から南への貨物の流れ、つまり中国からシンガポールへの貨物の流れを指す。

2) 参考までに、ジェトロ（2019a）は両国が共同で着手したこの国際陸海貿易新ルートを、「中国・シンガポール（重慶）戦略コネクティビティ・デモンストレーション・イニシアチブに基づく国際陸海貿易新通道」と訳している。

International Land-Sea Trade Corridor, 以下は国際陸海貿易新ルート)に改名された。これは鉄道輸送と海上輸送を組み合わせた西部地域発・東南アジア向けの国際複合一貫輸送サービスである。一連の動きが、国際陸海貿易新ルートが急ピッチで展開している。現在、このルートは、重慶市のほか、雲南省、甘粛省、貴州省、広西チワン族自治区、新疆ウイグル自治区、青海省、寧夏回族自治区に広がっている。このルートを利用して、中国の西部地域からASEAN諸国をはじめ、世界各地への貿易・投資の拡大と輸送の効率化に期待が高まっている。

国際陸海貿易新ルートの範囲に関しては、様々な見方があるが、李敬ほか(2019)は国際陸海貿易新ルートを以下の4つの視点から理解できると指摘した。第1に、世界的範囲からみれば、このルートは「内陸経済」(内陸型経済成長モデル)と「海洋経済」(海洋型経済成長モデル)を融合するものである。第2に、ユーラシア大陸からみれば、このルートはユーラシアを連結するものである。第3に、中国からみれば、国際陸海貿易新ルートの「陸」が中国の内陸地域、主に西部地域を指すことから、このルートは西部地域を見据えたものである。第4に、重慶からみれば、このルートは上述の「南向通道」と後述の「中欧班列」(重慶—ドイツ・デュイスブルク)を結合するものである。この解釈からは、中国の西部地域に位置する重慶市を結節点として、東南アジア、中央アジア、欧州を連結する新たな物流網の整備により、ユーラシア連携を軸に各国と企業相互間の連結性を強化することとなる。また中国にとってこの国際陸海貿易新ルートは、アジアと欧州を陸路と海路で結ぶものの一部とみなされている。さらに、国際陸海貿易新ルートの開通により、西部地域と世界が繋がり、重慶市などで作られた商品が、鉄道で南下し、沿海の港湾で船に積み替え、世界各地へと輸出されている。地政学的に国際貿易には不利である西部地域にとって、国際陸海貿易新ルートは、海外投資および国際貿易を活性化させるハブとしての役割を果たしていくものとも言える。

そこで本稿は中国の西部地域における国際陸海貿易新ルートの建設と発展を紹介し、今後の展望について検討することを目的とする。本稿の構成は以下の通りである。第2章では、中国政府が推進する「一帯一路」構想の前進を促していくものとして、国際陸海貿易新ルートの構築に関する背景を論じる。第3章では、国際陸海貿易新ルートを推進している西部地域の結節点である重慶市に焦点を当て、このルートの現状について、具体的な統計データを示しながら、その推移と特徴を明らかにする。第4章では、国際陸海貿易新ルートの利用に関して、日本企業の対応およびこのルートを利用する狙いを考察する。終章では、国際陸海貿易新ルートの今後の展望について検討する。

2. 国際陸海貿易新ルート構築の背景

2.1 レベルアップする中国企業と港湾建設

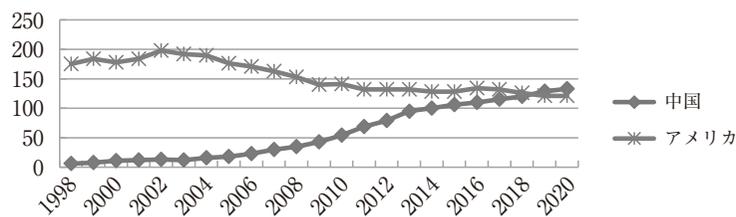
(1) 頭角を現す中国企業

21世紀に入り、中国企業が急成長を遂げている。このことは、フォーチュン世界500大企業のデータを参考すると、顕著に表れる(図1)。1999年には、アメリカが184社ランキング入りしたのに対して、中国は8社のみであった。その後、ランキング入りした中国企業は増え続け、2014年に100社となり、2018年に120社に達し、アメリカの126社と互角になったが、2019年に129社にのぼり、アメリカの121社を凌駕した。さらには、2020年に133社に達し、アメリカの121社を抜いた(財富中文網, 2019)。中国企業の実力向上の例としては、華為社、アリババ社、テンセント社などが挙げられる。

(2) 海上輸送量の拡大

中国企業の台頭に加え、海上輸送の分野は驚異的な進化を遂げている。中国の貿易輸出入量の増大とともに、コンテナ輸送需要が増え続けてきた。国土交通省(2019)によると、2018年に世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングでは、トップ10が上海、シンガポール、寧波・舟山、深圳、釜山、広州、香港、青島、ロサンゼルス・ロングビーチ、天津の順となった。上記のデータから、トップ10にランキング入りしたアジアの港湾数は9となり、うち7港が中国に位置することがわかる。また、UNCTAD(2019)は、2018年に国際海上輸送量は110億トンに達し、うち中国は国際海上輸送量の4分の1を占めているとのデータを公表した。貿易の拡大は海上輸送量の牽引役となるが、中国における港湾の施設整備を効率的に実施することで、貿易などの経済活動がますます活発になる。この十数年、中国の国際海上輸送は大きく発展している。2016年に「中央企業」である中国遠洋輸送グループと中国海運グループによる合併で成立した中国遠洋海運グループを象徴するように、海上輸送の事業を展開する中国企業は大きな進化を遂げ³⁾、国際海運業界でのプレゼンスが高まってきてい

図1 中国とアメリカにおけるフォーチュン世界500ランキング入り社数比較



(出所) 財富中文網の公表データより筆者作成

る。とりわけ国際陸海貿易新ルートの開発が追い風となり、今後も海運業を営む中国企業における海外への事業展開が拡大していくと予想される。

2.2 「一带一路」の一環として推進

(1) 「一带一路」構想

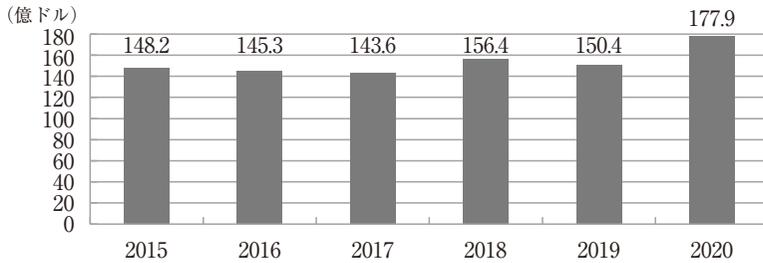
「一带一路」構想とは、「絲綢之路經濟帶」（シルクロード経済ベルト）と「21世紀海上絲綢之路」（21世紀海上シルクロード）のことである。習近平国家主席は2013年9月にカザフスタン訪問の際に「シルクロード経済ベルト」構想をはじめて公の場で提唱したが、これは中国の内陸地域から中央アジアを経由して欧州に跨る、陸路建設を中心にしたものである。また、同年10月にインドネシア訪問の際には、中国の沿岸地域から東南アジア、中東などにおよぶ、海路建設を中心にした「21世紀海上シルクロード」を建設する構想を発表した。両者を合わせて、中国と東南アジア、中央アジア、南アジア、中東、ヨーロッパとの間に、陸路と海路により連結して広大な経済圏の形成を目指す構想である。そして2015年は、中央政府主導で「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建設推進のビジョンと行動」が発表された（国家発展改革委員会・外交部・商務部、2015）。さらに、「一带一路」の沿線国の相互連結パートナーシップを強化し、「全方位（全方向）」・「多層次（マルチレベル）」・「複合型」の相互連結ネットワークを打ち出そうとしている。同構想は中国を通じてユーラシアの連結強化を進め、沿線各国と貿易・投資・人的交流などを活性化させることにより、経済協力をより強固なものにすることを目的としている。

(2) 沿線国への投資

カザフスタンとインドネシアで提唱されてから8年余り、「一带一路」構想は着実に構想段階から実践段階へと移行している。中国による「一带一路」沿線国に対する非金融分野の対外直接投資額は2015年から2019年までに年間140～160億ドルの区間で推移したが、2020年に170億ドルを突破した（図2参照）。商務部（2021）が発表した「一带一路」沿線国・地域に対する中国企業の直接投資額によると、2020年、「一带一路」沿線の58カ国における中国企業による対外直接投資額（非金融類のみ）は177億9,000万ドルを達し、対前年比18.3%増となった。これは、2020年の中国企業の対外直接投資額（のみ）の16.2%を占めるものだが、主な投資先にはシンガポール、インドネシア、ベトナム、ラオス、マレーシア、カンボジア、タイ、アラブ首長国連邦、カザフスタン、イスラエルがある。

3) 中央企業とは中央政府の管理監督を受ける企業で、2020年6月時点で国务院国有資産監督管理委員会が公表した企業リストでは97社となった。

図2 「一带一路」沿線国に対する非金融分野の対外直接投資額



(出所) 商務部 (2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021) より筆者作成

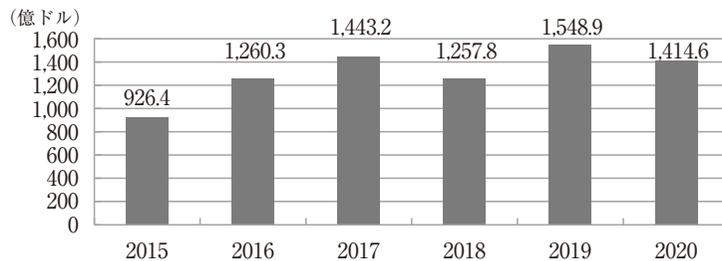
(3) 沿線国への対外請負プロジェクト

中国企業は海外事業展開の一環として対外請負プロジェクトを展開しており、主に港湾、道路や工場建設などを生産や輸送のために必要なインフラ整備を行っている。そこでは、建設だけでなく、関連資材の供給も行い、プロジェクトによっては維持管理まで手がけている。

図3は「一带一路」沿線国で行っている対外請負プロジェクトの各年度の金額を示す。その金額は、2015年に926.4億ドルであったが、2016年から1,000億ドルを突破し、以降若干の変化があるものの、いずれも1,200億ドル以上になったことがわかる。

商務部(2021)の公表によれば、2020年に中国企業による「一带一路」沿線の61カ国の対外請負プロジェクトに関して、5,611件の新規契約が締結され、契約額は1,414億6,000万ドルに達している。なお、2020年における「一带一路」沿線国での完成工事高は、911億2,000万ドルに達し、全国の対外工事請負全体の58.4%を占めているが、対前年比7%減となった。ADB(2017)は、アジアの開発途上国・地域において、2016年から2030年の間に26兆ドル、年平均で1.7兆ドルの投資が必要であると試算し、アジアの開発途上国・地域におけるインフラに対する投資の不足額は、公的部門と民間部門の両者によって補足する必要があるこ

図3 「一带一路」沿線国での対外請負プロジェクトの金額



(出所) 商務部 (2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021) より筆者作成

とを強調した。アジアの開発途上国・地域では、旺盛なインフラ需要が顕在化している。とりわけ急速な経済発展を続ける新興国を中心に、インフラへの投資で不十分な傾向があることから、中国企業の投資がそのギャップを解消する可能性を秘めている。さらに、国際陸海貿易新ルートに中国とASEANをはじめとするアジアの国々との連携を一層強めることから、中国企業によるアジアの開発途上国・地域に対する対外請負プロジェクトはこれからもある程度の規模が維持されるとみられる。

2.3 西部地域から世界各地への輸送日数短縮

これまで、中国の西部地域と世界各地を結ぶ陸路・海路（空路を除く）は、例えば重慶市などの都市から沿岸地域の上海市まで長江（揚子江）を利用して輸送を行い、貨物を積み替えた上で上海を経由して海外市場への輸送ルートを確認していた。しかし、季節によっては長江中流域に位置する大型水力発電ダム「三峡ダム」の通行制限が内航船の往来の支障になり、貨物輸送の遅延が発生するなど、長江を利用した輸送ルートに課題があることがしばしば言及されてきた。また、これとは別に、重慶市から沿岸地域に位置する広州市まで鉄道輸送を利用し、その後貨物の積み替えを行い、広州市を経由して世界各地へと輸送するルートもある。

2017年9月以来、重慶からASEAN諸国に最も近い広西チワン族自治区北部湾経済区に位置する欽州を連結し、そこから東南アジアへ海上輸送する国際陸海貿易新ルートの運用が本格化している。それは、重慶団結村駅から欽州港東駅まで約1,200キロメートルの距離を鉄道で輸送するものだが、この片道の輸送時間は39時間である。その後積み替えを行い、船でシンガポール、ベトナム、フィリピンやインドネシアといった国・地域に輸送すれば、輸送日数は長江を経由する輸送ルートに比べて大きく削減されることとなる。重慶からは、水路の場合長江の河口まで約2,000キロメートルもあるが、鉄道の場合欽州港までの距離が大幅に短縮されるのである。なお、重慶から深圳や広州まで鉄道で輸送し、深圳港や広州港を経由して東南アジアへ輸送するルートよりも輸送日数は短縮されることとなる。この新ルートは、従来の輸送ルートが抱える課題を確実に解決する有力な新選択肢となった。

そればかりではない。重慶から海外への輸送日数が短縮されるだけでなく、中国の東北地域から重慶までの輸送日数も大幅に短縮される。欽州新聞網（2018）の報道によると、2018年11月11日に、はじめて東北地域の貨物を東北地域に位置する遼寧省の営口港から欽州港まで海上輸送し、そこから欽州港東駅から重慶団結村駅へ輸送する国際陸海貿易新ルートを利用した。東北地域から重慶への全ルートで水上輸送を利用する従来のやり方では、時期によって三峡ダムの通行制限や混雑のために貨物輸送が大幅遅延するなど、商品の配送は大きな影響を受けてきた。そこで、東北地域の営口港から欽州港までを海上輸送で行い、それから

国際陸海貿易新ルートの接続ポイントである欽州港から重慶までを鉄道輸送で行えば、その所要日数は、東北地域の営口港から重慶まで全ルートで水上輸送よりも14日が短縮されることとなる。すなわち、この新たな陸海の物流インフラである国際陸海貿易新ルートは、重慶から海外への輸送日数を短縮しただけでなく、中国国内の地域間の輸送日数も大幅に短縮したことがわかる。

現在、中国の西部地域から各国との貿易において、例えば重慶市で出荷された貨物を海外に輸出をするとき、国際陸海貿易新ルートが従来のルートを補完するものとして検討されている。重慶市は電子産業の集積地であるが、同市が製造された電子製品を輸出する場合は、輸送方法として空路がよく利用されているが、輸送費用においてコストパフォーマンスが鉄道と海運に比べて劣っているだけでなく、多様化する顧客のニーズに対し、空路による貨物輸送の供給力はまだ十分でないため、国際陸海貿易新ルートの利用ケースが増えつつある。後述ではそのデータを示し、利用実績を明らかにする。

3. 結節点としての重慶

3.1 著しく発展する重慶

(1) 高い成長率

ここ数年、中国経済は緩やかな減速傾向が続いている。GDP成長率については、2015年に7.0%を切り、2019年には6.1%と29年ぶりの低水準となった。一方、西部地域は目覚ましい発展を遂げてきた。とりわけ重慶市は2000年代から、二輪車、自動車や電子製品の分野に大いに注力し、そのGDP成長率は中国平均値を凌駕する。同市は北京市、上海市、天津市と並ぶ直轄市で、2019年12月末時点で定住人口3,000万を超えている。1997年3月14日に直轄市として設立して以来、飛躍的な経済成長をみせているのだ。表1はこの十数年間の同市のGDPおよび成長スピードを示している。その成長率は2005年から2016年まで10%以上の高い成長率を保っていた。2017年から少し落ちたものの、依然として9.3%の成長率となっている。GDPに関しては、成長率が2018年において6%となったものの、はじめて2兆元(約32兆円)の大台を突破し、2019年における成長率は6.3%で対前年比0.3ポイント増となり、GDPは2兆3,605億元であった。

現在、国内企業だけでなく外資企業もまた、同市に投資拠点としての関心を寄せるようになってきている。また、同市には、ヒューレット・パカード社やエイヌス社、エイサー社といったノートパソコン大手の生産工場が立地しているほか、それらの工場の周辺には関連企業が多数集積している。と同時に、同市は自動車産業における国内一大集積地で、米国のフォード社や日本のマツダ社などの自動車メーカーの生産拠点が設置され、2019年における同市の生産台数は172万台に達した。

表1 2005-2019年重慶市GDPおよび成長スピード

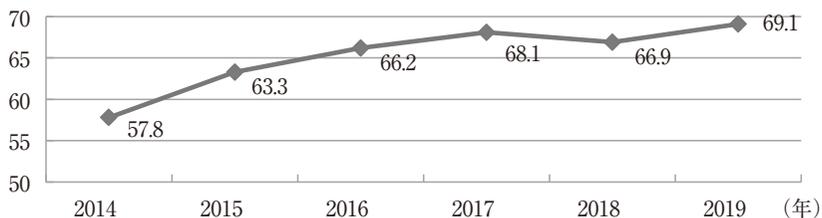
年数	GDP (億元)	対前年比成長 (%)
2005	3,468	11.5
2006	3,907	12.2
2007	4,676	15.9
2008	5,794	14.5
2009	6,530	14.9
2010	7,926	17.1
2011	10,011	16.4
2012	11,410	13.6
2013	12,783	12.3
2014	14,263	10.9
2015	15,717	11.0
2016	17,741	10.7
2017	19,500	9.3
2018	20,363	6.0
2019	23,605	6.3

(出所) 重慶市人民政府網の公表データより筆者作成

(2) 企業発展環境指数の上昇

地域の発展に寄与するには企業の存在が不可欠である。企業の持続可能な成長の実現の成否については、地域に対する企業満足度から検討できる。参考までに、近年重慶市における企業発展環境指数を示す(図4)。重慶市生産力発展中心は、2014年から重慶市企業に対して「法制環境」、「行政管理」、「社会環境」、「インフラ施設」、「企業負担」、「金融サービス」、「人材

図4 2014-2019年における重慶企業発展環境指数



(出所) 重慶市生産力発展中心 (2019) 32頁

確保」の7項目を中心に、アンケート調査を実施している。2019年に1,770社を対象として実施した調査の結果では、企業発展環境指数が69.1となり、対前年比2.2ポイント増で、重慶市生産発展中心は「企業満足度は前年度より上昇している」とコメントした。

(3) 相次いで設置された経済機能区

重慶市には2010年に国家級開発区である重慶两江新区が設置され、1992年設置の上海浦東新区、2006年設置の天津濱海新区と並ぶ3大重点開発区として注目を集めている⁴⁾。两江新区の強みとしては、国際空港、鉄道輸送、長江水運といった物流インフラの充実と企業所得税減免といった優遇政策などが挙げられる。前述のように、2015年11月に重慶市とシンガポールの間で「中新（重慶）戦略性互連互通示範項目」が発足した。また、2017年3月に西部地域において四川省と陝西省とともに自由貿易試験区（Pilot Free Trade Zone, PFTZ）が設立された。現在、重慶市は「1+2+7+9」の経済機能区に関するプラットフォームを構築している（表2参照）。「1」とは国家級開発区であり、すなわち两江新区である。「2」とは、中新戦略性互連互通示範項目と中国（重慶）自由貿易試験区である。「7」とは、7つの技術開発区および技術産業開発区のこと、重慶経済技術開発区、万州経済技術開発区、長寿経済技術開発区の3つの経済技術開発区と、重慶高新技術産業開発区、璧山高新技術産業開発区、榮昌高新技術産業開発区、永川高新技術産業開発区の4つの技術産業開発区から構成されている。とりわけ精密機器、電子情報、生物医学、医療機器など電子産業と健康産業振興に注力している。「9」とは、試験区、保税區や物流センターの9カ所のことである。それは、重慶檢驗檢疫綜合改革試験区に加え、兩路寸灘保税港区、西永綜合保税區、江津綜

表2 重慶市の受け持つ経済機能区

数量	区のレベル	名称
1	国家級新区	两江新区
2	自由貿易試験区など	中国（重慶）自由貿易試験区、中新戦略性互連互通示範項目
7	技術開発区など	重慶経済技術開発区、万州経済技術開発区、長寿経済技術開発区、重慶高新技術産業開発区、璧山高新技術産業開発区、榮昌高新技術産業開発区、永川高新技術産業開発区
9	保税區など	重慶檢驗檢疫綜合改革試験区、兩路寸灘保税港区、西永綜合保税區、江津綜合保税區、涪陵綜合保税區、團結村鉄道保税物流中心、南彭公路保税物流中心、万州保税物流中心、果園保税物流中心

（出所）筆者作成

4) 国家級新区とは、中国国務院が批准・設置する行政区画で、中国の重大發展戰略の任務を受け持つ綜合機能区である。現在中国で19の国家級新区があり、直近に批准されたものは2017年4月1日に設立された河北省の雄安新区である。

合保税区、涪陵総合保税区の4つの税関特殊監督管理区と、團結村鉄道保税物流中心、南彭公路保税物流中心、万州保税物流中心、果園保税物流センターの4つの保税物流センター、合わせて9カ所となる。このうち、保税区および保税物流中心は、税関が監督管理する特殊閉鎖区域という特殊性により、貿易の振興と発展に注力している。

（4）物流業の発展

近年、重慶市は陝西省、雲南省、広西チワン族自治区などの自治体と協力し、国際陸海貿易新ルートを進める上で、西部地域の重要拠点として注目を集めている。2018年における重慶市のコンテナ取扱量のキャパシティは2億トンに達し、コンテナ量の処理能力は450万TEU（1TEUは20フィートコンテナ1個分の容量）を擁している（李敬ほか、2019）。さらに、重慶市は物流の発展を大きく推進しようとしている。康庄ほか（2019）によると、2022年までに、重慶を拠点にする年間売上高100億元（約1,600億円）の物流事業者を3社、1億元（約16億円）以上の物流業者を100社以上を育成する目標を設けている。さらに、重慶市が重点的に推進する「支柱服務業（基幹サービス業）」では、物流、金融、情報、観光、医療が挙げられているが、なかでも物流が最優先に挙げられており、物流サービスを重要視していることが窺える。

2015年に中国とシンガポールによる共同プロジェクト「関与建設中新（重慶）戦略性互連互通示範项目的枠架協議」を締結してから、国際陸海貿易新ルートが急速に整備されている。2017年9月25日には、重慶と欽州を連結する貨物鉄道線の運行が開始しており、それ以来、その運用実績は右肩上がり増加している。新華社（2021）の報道によれば、2020年に重慶と欽州を結ぶ陸海貿易新ルートの鉄道輸送と海上輸送を組み合わせた列車運行数は4,596便に達し、2019年の2,243便から大幅に増加しているが、その運行数は過去3年間の合計を抜いている。また、欽州港における陸海貿易新ルートに関連するコンテナ取扱量が2020年6月8日の時点で10万TEU、2020年12月末の時点で28万TEUを超えたと報じている。鉄道と海路を組み合わせた運行は急速な発展の勢いをみせているのである。

3.2 自由貿易試験区

中国では、改革開放政策の一環として、1980年から1981年にかけて広東省の深圳市、珠海市、汕頭市、福建省の廈門市の4つの都市が「経済特区」に指定されたほか、1988年には海南省が5番目の「経済特区」となった。これに加えて、1984年に14の沿海都市が「経済開発区」に指定された。1980年代の「経済特区」と「経済開発区」は、いずれも東部地域の沿海都市に位置しており、市場経済推進において先陣の役割を果たしてきた。

2010年代からは、中国各地に相次いで自由貿易試験区が設立され、国内の経済発展の起爆剤になると期待されている。2013年には、上海市で最初の自由貿易試験区が設立された。

2015年には広東省、福建省、天津市に、2017年には遼寧省、浙江省、河南省、湖北省、重慶市、四川省、陝西省の7つの省・直轄市に、2018年には海南省にも設置され、2019年には新たに山東省、江蘇省、広西チワン族自治区、河北省、雲南省、黒龍江省の6つの省・自治区に自由貿易試験区が設立された。これにより、自由貿易試験区は計18カ所となっている。自由貿易試験区は国際貿易、金融、物流、文化といった戦略的な新興産業に加え、情報テクノロジー、バイオテクノロジー、環境・グリーンといったソフト産業の競争力強化に取り組んでいる。

現在、重慶市は中央政府である中国国務院（2017）が制定した「中国（重慶）自由貿易試験区総体方案」のもとで、自由貿易試験区の機能を効率的に活用した国際陸海貿易新ルートを構築している（図5）。重慶自由貿易試験区の実施範囲は119.98平方キロメートルで、3つの区域をカバーしている。両江区域は66.29平方キロメートル、装置製造などハイエンド産業集積の形成と活性化を目指す。なお、西永区域は22.81平方キロメートルで、スマート工場化で製造業の振興を積極的に推進する（図6、図7）。このほか、果樹港区域は30.88平方キロメートルで、中継物流拠点の形成を推進する。上述したように、重慶は関東圏に匹敵する3,000万以上の人口を擁し、著しい経済発展に伴って、ある程度の規模の市場を確保できているなか、国際陸海貿易新ルートの重要なハブとしての役割も重大である。

さらに、中国国務院は2019年に「6カ所の自由貿易試験区を新設する総体方案に関する通

図5 重慶自由貿易試験区エントランス写真



(出所) 筆者撮影

図6 重慶西永微電子産業パーク写真



(出所) 筆者撮影

図7 重慶西永の連合微電子センター写真



(出所) 筆者撮影

知」を公表した（中国国務院，2019）。通知では，山東省，江蘇省，広西チワン族自治区，河北省，雲南省，黒龍江省の6つの自治体における自由貿易試験区の設立は，中央政府の重要な施策であり，さらなる対外的経済活動の拡大を推し進める措置であることを示した。このうち，国際陸海貿易新ルートに関係する自治体である広西チワン族自治区および雲南省の自由貿易試験区の役割は次の通りである。広西チワン族自治区の役割は，ASEAN 諸国向けの国際陸海貿易新ルートを建設していくことである。また，雲南省の役割は「一帯一路」構想における沿線国家との連結の一環として，東南アジアおよび南アジアの連結性を強化し，国境を跨ぐ経済促進に向けた拠点を構築していくことである。西部地域の重慶市，四川省，陝西省に加え，新たに自由貿易試験区に指定された広西チワン族自治区と雲南省は東南アジアに接することから，周辺国との貿易・投資を通じて国境地域の開放レベルを全面的に向上させる狙いがあるとされている。

上述のように，従来の「経済特区」あるいは「経済開発区」は沿岸地域に設立されているが，2013年から打ち出した「一帯一路」構想では，経済振興との関連で西部地域にも自由貿易試験区の構築が急速な広がりを見せている。とりわけ2017年に設置された7つの自由貿易試験区のうち，遼寧省と浙江省が沿海に，河南省と湖北省が中部に位置するが，重慶市，四川省，陝西省がいずれも西部に位置する。また，2019年に設立された6つの自由貿易試験区のうち，広西チワン族自治区と雲南省が西部に位置する。2019年1月，重慶市，雲南省，甘肅省，貴州省，広西チワン族自治区，新疆ウイグル自治区，青海省，寧夏回族自治区の西部地域8つの省・自治区は，共同で国際陸海貿易新ルートの推進に関する協議を締結した（両江新区官網，2019）。この8つの直轄市・省・自治区のうち，すでに5つにおいて自由貿易試験区が設立された。自由貿易試験区は外資企業の投資を誘致し，物流ネットワークの構築や最適化で物流コストを削減し，関係諸国との国際陸海貿易新ルートによる連結強化を図っている。すなわち，自由貿易試験区を国際陸海貿易新ルートの推進と関係諸国との双方向の連結に活用する施策である。

現在，国際陸海貿易新ルートと自由貿易試験区との連携強化が図られている。重慶市をはじめ，2019年8月末までに設立されている18カ所自由貿易試験区においては，中国企業だけでなく外資企業までもが関連の優遇措置を受けることができる。自由貿易試験区は国際陸海貿易新ルートの構築と発展においても一翼を担いつつあることが知られている。

3.3 4時間航空圏の形成

現在，重慶市は国際貿易を推進するにあたって，「4時間航空圏」を形成する構想を打ち出している。すなわち，重慶市を中心とする航空で4時間以内に輸送できる国際貿易エリアを確立することである。具体的には，重慶市を軸に，航空便で4時間以内にカバーできるク

アラランプール、シンガポール、ソウル、東京、マニラなどにおける国際貿易の往来において、より密な連携をとることで、利便性が向上し、輸送がスムーズになるように経済活動を支えるよう、国際貿易を拡大させる余地を探る動きが検討されている。

重慶から海外市場へのアクセスは長年不便な点があり、海外への輸送ルートの整備は東部地域の沿岸都市と比べて、やや遅れを生じてきた。ここ数年で、従来の不便さは解消しつつある。後述の中欧班列の「重慶—ドイツ・デュイスブルク」と「中新（重慶）戦略性互連互通示範項目」の国際陸海貿易新ルートが推進されることにより、重慶から東南アジア、中央アジア、欧州への輸送がスムーズに展開されるようになり、上海を経由して、東南アジアや欧州へ行くルートに比べて時間が大幅に短縮され、東南アジアや日韓の各都市と航空便を通して連携するなど、それらの貨物を欧州まで送る航空ネットワークの拡充による輸送ルート確立の現実味が高まってきていると言える。物流施設の整備を推進することにより、重慶は「4時間航空圏」範囲内の都市との連結をさらに進め、幅広い地域と連携を行っている。また、重慶を結節点として、東アジアや東南アジアと欧州をつなぐことで、西部地域の経済面にも良い影響を与えることになり、地域経済の共同発展を促すことが可能となる。

3.4 シンガポールとの連携

2015年11月、中国とシンガポールは、重慶市を選定し、両国政府の3つ目の共同プロジェクトに関する協定に調印した。2016年4月、重慶市とシンガポールは「推進中新（重慶）戦略性互連互通示範項目交流会」において、双方が金融サービス、輸送・物流、情報通信技術、航空の4つの分野を優先的課題として推進することに合意した（重慶日報、2016）。1つ目の共同プロジェクトである蘇州市の「シンガポール・蘇州工業パーク」と2つ目の共同プロジェクトである天津市の「シンガポール・天津エコシティ」では、工業団地インフラ整備や都市開発に焦点を絞った。一方、重慶市の共同プロジェクトでは、金融、物流、情報通信開発がメインとなった。2017年6月、王毅外交部長とシンガポールのビビアン外務大臣が会談する際、両国の間で「互連互通、金融合作、三方合作」（相互接続、金融支援、第三国市場協力）の3つのプラットフォームを構築することに合意した（中国新聞網、2017）。2019年4月11日、中国を公式訪問したシンガポールのテオ・チーヒエン副首相は、中国政府要人との会見で、シンガポールは中国の「一帯一路」構想との結び付きをより一層強化させ、双方の協力を通じてさらなる発展を実現させたいとの意向を表明した（新華網、2019）。さらに、2019年5月15日、李克強総理はシンガポールのハリマ・ヤコブ大統領との会談で、中国の西部地域とシンガポールの相互連結を促進し、国際陸海貿易新ルートや第三国市場開拓に関する双方の協力を推し進め、シンガポールとともにグローバルな課題への対応や、地域の発展に貢献していくと述べた（新華社、2019）。上述のように、政府要人の会談においても、国

際陸海貿易新ルールの構築は重要プロジェクトの1つとされている。シンガポールの地理的優位性と国際ハブ港を活かし、重慶の連結性イニシアティブの進展による国際陸海貿易新ルールの構築にシンガポールが参加する。

このほか、シンガポールは重慶に対して、様々な投資活動を展開することになった。例えば2017年11月24日に、中国とシンガポールによる合弁事業である「中新互联互通（重慶）物流発展有限公司」が設立された。同社は重慶両江新区に位置し、重慶市を結節点として、広西チワン族自治区欽州市といった都市の港湾で積み替えを行い、海外市場へと貨物輸送サービスを提供する。また、重慶市の中心部において、シンガポールに本部を置く不動産デベロッパー大手「CapitaLand Limited」社が投資を進めている商業ビル「来福士広場（ラッフルズシティ）」が2019年9月6日からショッピングモールを開業し、有望な市場の開拓に期待を寄せている。同施設は重慶市の長江と嘉陵江の合流点である「朝天門」というところに位置しており、建築面積112万平方メートルに達し、投資金額240億元（約3,840億円）とシンガポールがこれまで中国で行った単体の投資プロジェクトのなかで過去最大規模である。

3.5 重慶を中心に周辺地域へと拡散

重慶市の物流の一大拠点としての競争優位は、内陸河川である長江を利用した輸送が可能であるという地理的な位置が挙げられる。また、航空、鉄道といった輸送手段を有することから、機能的な物流システムの構築に期待が寄せられている。重慶市のほか、国際陸海貿易新ルートに関係する周辺地域もまた、物流の集積地として注目を集めている。国際陸海貿易新ルートの結節点である重慶から欽州へと鉄道で輸送し、中国の西部地域と東南アジアをつなぐ国際陸海貿易新ルートが開通してから、それに伴う各都市の開発などが盛り込まれている。

近年、欽州港においては、貨物取扱量が着実に増えている。欽州港でコンテナターミナル運営会社である「西北部湾国際集装箱碼頭有限公司」の情報によれば、同社のコンテナ取扱量は2019年に100万TEUを超えた。このほか、欽州日報（2018）によれば、2018年に欽州港のコンテナ取扱量は1億トンを超えて、対前年比で20%増加し、226万5,000TEUに達して、両方の指標ともに過去最高になったと報道した。国際陸海貿易新ルートの開発により、鉄道輸送を使った欽州港の貨物取扱量が着実に増えていることが窺える。

他方、国際陸海貿易新ルートにおける東南アジアの玄関口としての欽州港の近隣に同自治区の中心都市である南寧市もまた、物流の集積地として発展することに注力している。そのため、海外の物流関連の企業が誘致され、物流インフラの整備が進められている。外国資本の誘致では、シンガポール企業による関連のインフラ施設の整備・運営が進められている。2018年10月、シンガポール輸送大手であるパシフィック・インターナショナル・ラインズ社が130億元（約2,080億円）を投資し、現地政府と共同で開発した物流団地である「中新南寧

国際物流園」の整備をスタートした（広西日報，2019）。同団地は南寧空港，乗客専用の南寧駅や貨物専用の南寧南駅から20キロメートル圏内に位置している地の利が強みである。さらに，同団地は欽州港との間に，航空，鉄道，トラックの複数の交通モードの連携を通じて，複合一貫輸送体系の構築を視野に入れている。

以上のように，重慶市をはじめ，中国の西部地域とASEAN諸国をつなぐこの新ルートのもとで，内陸部から接続ポイントの欽州港などにおける貨物取扱量は，着実に増えていることがわかる。こうして，この新ルートの開発は重慶市のみならず内陸地域の各省市への拡散をみせている。

3.6 欧州への中欧班列

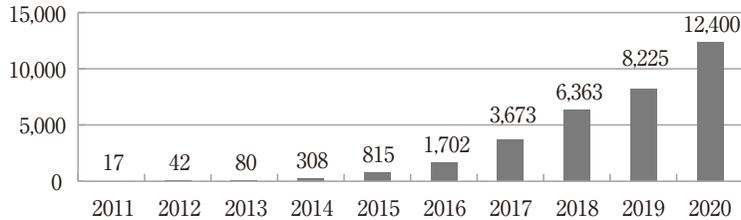
重慶市は国際陸海貿易新ルートを推進するため，ここ数年で西部地域の自治体との間で陸路や海路に関連するアクセスの整備を推進してきた。そのうち，中国と欧州を鉄道によって結ぶ定期便の中欧班列（英文名：CHINA RAILWAYExpress）と称する国際輸送ルートに対する認知度が高まっている。中欧班列は，中国と欧州をつなぐ鉄道輸送サービスを展開しており，2011年3月11日に開通された「渝新欧国際鉄道連運大通道」（渝新欧と略称する）は，最初の中欧班列とされている⁵⁾。それ以来，中欧班列に関する運行本数と貨物輸送量はいずれも増加してきた。

渝新欧の総距離は11,179キロメートルで，それを使って重慶団結村からデュイスブルクまで，新疆ウイグル自治区の阿拉山口，中央アジアのカザフスタンアルマトイ州のドストック，東欧のベラルーシのミンスク，ポーランド第2の都市ウッジを通過するのにかかる輸送日数の合計は，西行き出口列車は12～14日，東行き入口列車は14～16日である。通常，重慶市から長江を利用して上海市まで輸送するのに2～3週間必要で，季節により所要日数がさらに増え，そこで上海から欧州までの海上輸送日数を加算すると約2カ月かそれ以上かかると言われている。それらを踏まえると，渝新欧が開通したことで，重慶から欧州までのトータルの輸送日数は大幅に短縮されたことがわかる。

2011年に渝新欧を開通して以来，西部地域の重慶市のほか，中欧班列は中部地域の武漢市，鄭州市，東部地域の義烏市などに拡大して，運行範囲を拡大しており，2018年までに中国全土で計56の都市が欧州までの中欧班列を開通している（央広網，2019）。図8からわかるように，開通当初の2011年に17本であった運行数はその後急速に伸び続けている。2014年に3桁という大台を突破したが，2016年から4桁まで増え，1,702本に上った。2019年には8,000本を超えていたが，2020年には1万2,400本に達しており，充実した国際輸送網を構築しつ

5) 「渝」とは重慶市の略称で，「新」とは新疆ウイグル自治区の略称で，「欧」とは欧州の略称である。

図8 2011-2020年の中欧班列運行本数



（出所） 2011-2019年のデータが中国一帯一路網（2020）の「中欧班列開行情況統計図」、
2020年のデータが中国国家鉄路集团有限公司（2021）のウェブサイトより筆者
作成

つある。中欧班列は往路で中国各地域から工業製品や生活用品といったものが、復路では西欧のイタリア産ワインやスペイン産洗剤などに加え、東欧のベラルーシ産乳製品といった商品が輸送されており、この輸送を通じた中国と欧州の間の貿易増にも貢献している。

目下、中欧班列においては、重慶市、四川省成都市、河南省鄭州市、湖北省武漢市といった主たる路線で毎日発車を実施することで、円滑な運行ができるように体制を整備している。なお、貨物輸送が定期運行化されることにより、荷主に対し利便性を大きく向上させることができた。さらに、大型・重量品の輸送を必要とする荷主のニーズに対応して、チャーター便方式で輸送サービスを展開している。このほか、荷主の必要に対応して、事前に到着駅を指定することが可能である。この輸送方式は、船便では得られない柔軟性を有しているのが大きな特徴である。なお、中欧班列は海上輸送、航空輸送に次ぐ「第3の輸送モード」として注目が集まってきた。西部地域をはじめ中国全土から欧州へ鉄道を利用した国際貿易の拡大がみられる。

4. 日本企業の対応

4.1 利便性の向上

国際陸海貿易新ルートの構築に伴って、日本企業も、中国側が着手したインフラ整備や物流ネットワークを利用することができる。中国側が手掛けた港湾、鉄道や道路の建設により、物流改善や効率化が実現されるのだ。このことは、日本企業の現地での事業展開に伴う利便性が向上することを意味する。さらに、日本企業が中国から東南アジア、中央アジア、欧州までの陸路と海路の輸送ルートを利用すると、自社の調達物流や販売物流の効率化に寄与することが可能となる。

現に日本の輸送業者は、中国の輸送ルートを通じ、中国に経済活動を展開する日系企業を対象とするだけでなく、日本国内の企業をも対象にした中国の輸送ルートを活用する複合一

貫輸送サービスも提供している。例えば日本通運は「日本—重慶—欧州」というアジアから欧州間（双方向）輸送サービス、いわゆる「Eurasia Train Direct (Air & Rail)」（航空輸送と鉄道輸送を組み合わせた輸送方式）を展開している。同社は2015年11月から、日本から航空機により荷主の貨物を重慶まで輸送し、そこから鉄道輸送によりデュイスブルクに運ぶという日本と欧州の間の物流サービスの提供を進めている。具体的には、成田、羽田、関空といった主要空港から重慶までを航空機を使って、重慶からデュイスブルクまでを鉄道路線を使って輸送する。日本の貨物が重慶江北国際空港に到着後は、鉄道コンテナへの積み替え作業を実施し、重慶団結村駅を経由してデュイスブルクまで輸送する。また、貨物量に応じて、コンテナ貸切（Full Container Load, FCL）および混載輸送（Less than Container Load, LCL）を選択することが可能であるが⁶⁾、選択肢により輸送日数が若干変わってくる。例えば成田空港（羽田空港、関空空港、中部空港も同じ）からデュイスブルグ鉄道ターミナルまでのリードタイムは最短輸送日数でFCLでは22日、LCLでは24日となる（日本通運、2018）。なお、日本国内の航空輸送から中国の鉄道輸送への中継点となる重慶では、その手続きを同社が引き受けて対応することもできる。と同時に、デュイスブルクから欧州各地への配達において同社のネットワークにより実施することが可能となる。

これらは、中国側が手がけた国際陸海貿易新ルートと深く関係する輸送手段であり、同社がそれを利用して事業の活性化を図っていると言えよう。付け加えると、ジェトロ（2019a）もまた、この新ルートが既存輸送路を補完する代替ルートとして高まる利用価値を有しているとの見解を示している。日本の荷主企業にとって、ピーク時などに航空輸送と海上輸送の中間的なニーズに対応する「第3の輸送モード」として選択することが可能となる。

4.2 ビジネスチャンスの獲得

国際陸海貿易新ルートを推し進めるためには鉄道、道路、港湾といった建設が不可欠である。中国側がインフラ整備を積極的に推進しているが、とりわけ大手建設会社は海外で多くの工事案件に携わっている。前述のように、中国は2020年に「一帯一路」沿線国において対外工事請負プロジェクト新規契約5,000件以上を獲得し、その金額は1,400億ドルを超えている。中国企業による海外でのインフラ整備は、コスト面での優位性だけでなく、その品質面での競争力が着実に高まってきている。

一方、国際陸海貿易新ルートと深く関係する国々には、日本企業によるインフラ整備が多く存在する。日本もインフラ輸出ビジネスに長けているのだ。例えば2018年5月に開港した、

6) FCLとは荷主がコンテナを1個単位で借り切る輸送形態であるが、LCLとはコンテナ1個に複数の荷主の貨物を混載する輸送形態である。

円借款による建設を支援するベトナムの「ラックフェン国際港建設事業」、2008年から2019年までの事業期間とされるカンボジアの「シハヌークビル港多目的ターミナル整備事業」、2019年3月に運用を開始したミャンマー最大の都市であるヤンゴンの郊外にあるティラワ港のコンテナターミナル建設などが挙げられ、日本企業が途上国でのインフラ整備事業を行っている。前述したアジア開発銀行（ADB）の試算によれば、2030年までにアジアの開発途上国・地域は年間1.7兆ドルの投資を必要としており、この旺盛な投資マネーの額をみれば、中国企業だけでなく、日本企業にとって大きなビジネスチャンスになりうるということがわかる。とりわけ港湾施設では複数の国の企業が利用されるため、連携により業務を効率化することで、より大きな成果を期待できる。それらの港湾整備により、日系企業を含む多数の企業の進出が待望されている。また、港湾整備では港湾以外にも、関連施設においてクレーンなどの設備、アクセス道路・橋梁などの整備がある。さらにその港を中心にした経済活動の勢力影響圏域である港湾後背地では、周辺の交通手段との連結性強化を進める必要があることから、日本企業にとっては、それらの整備や関連設備導入にビジネスの幅を広げ成長していく場となるだろう。

4.3 協力関係の構築

既述したように、中国とシンガポールは「相互接続、金融支援、第三国市場協力」の3つのプラットフォームを構築することに注力してきたが、第三国市場協力は日本にも適用される。すなわち、日本企業にとっては、中国側が推進してきた国際陸海貿易新ルートへの参画は、両国企業の第三国市場での連携であると考えられる。

国際陸海貿易新ルートは多国間協力の構築により成り立つが、とりわけ、海外でのインフラ整備や物流網の構築には、各国が連携して多様な形で参画している。関係先で設立した合弁企業の出資や、サプライチェーン最適化に向けた協力が挙げられる。とりわけ日本企業は、中国側が着手する施設にあたって、性能の高い関連設備の導入が可能であることから、中国企業や現地企業の設備調達の手先にもなりうる。そうした需要に対して、日本企業は市場への参入や接近が可能であろう。

また、日本企業は国際陸海貿易新ルートの関係先にも進出することがある。日本企業と中国企業においては、双方とも相手の優位性を認識し、協力関係を結んで現地事業の活性化を図ることが可能となる。海外において日本企業は、インフラ整備や物流ネットワークの構築に多くの実績と経験を有する。国際陸海貿易新ルートにおける港湾建設といったインフラ整備や物流サービスの提供を、中国企業にサポートすることができる。そこで、日本企業と中国企業が連携することで、より効率的な経営と良質な港湾サービスの向上が可能となる。例えばインフラ整備への参画において、日本企業と中国企業が持つ優位性が相互補完できる。

さらに、中国企業との間で第三国市場協力の一環として、国際陸海貿易新ルートを活用して販路を開拓・拡大するなど、様々な波及効果が生まれることも考えられる。一方、日本企業も中国企業の経営資源を活用することができる。国際陸海貿易新ルートの関係先によっては、中国からの投資が日本からの投資を超える状況もある。例えば国際陸海貿易新ルートの陸路でつながっているラオスでは、中国企業が現地でのビジネスのプレゼンスが比較的高いと言われている。それらの国々で、日本企業は中国企業との協力により、自社の発展に寄与することとなろう。換言すれば、中国企業との協力を通じて、日本企業が自社の経済資源を向上させることが可能となる。要するに、日中企業それぞれの持つ強みを最大限に活かしていくことが望まれる。このように、日中企業は相互の優位性を認識しながら、ビジネスで補完関係を強化することが可能なのだ。

周知のように、日本企業が中国で投資を行い、現地企業との合弁会社設立、部品調達など多くの分野での協力関係を持っている。双方協力を発展させていくと、国際陸海貿易新ルートの関係先で中国企業が行う経済活動において、日本企業が参画することも可能である。従って、日本企業と中国企業の第三国市場での連携によって、より大きな成果を得られる場合がある。総じて、中国企業が推進する国際陸海貿易新ルートのインフラ整備や関連事業に参画すれば、日本企業にとってもメリットがある。一方、中国企業は日本企業がASEAN諸国をはじめ、各地域で保有する経営資源を有効活用することで、この新たな輸送ルートの利用を拡大させることができる。

5. おわりに

以上のように、中国の西部地域における国際陸海貿易新ルートのこれまでの発展と動向をまとめてきた。現在、世界経済における中国のプレゼンスが拡大しつつある。中国経済の発展が拡大するにつれ、当然のことながらその動向が世界各国の発展に与える影響も高まっている。2018年の中国の輸出入総額は4.6兆億ドルで、すでにアメリカの4.2兆億ドルを抜いて世界一の貿易国である（ジェトロ、2019b）。また、2018年には中国の対外直接投資額は1430.4億ドルで、日本の1431.6億ドルに次ぐ世界2位となった（商務部ほか、2019）。中国は世界トップレベルの貿易規模と海外投資規模を有することから、国際貿易を推し進める一環としての国際陸海貿易新ルートは今後も確実に広がり、さらに発展していくことが見込まれる。

中国はさらに国際陸海貿易新ルートを推進するため、関係先の陸路や港湾の開発をはじめとした様々なインフラ整備の連結性の強化に向けて、現地政府および各国企業との協力を密接なものにしていくであろう。それらによって、中国だけでなく関係諸国もまた、広大な空間を擁した広域市場をつくることが可能となる。加えて、国際陸海貿易新ルートの発展により、各国企業も受益することが可能である。既述したように、中国を經由して輸送市場開拓

に注力する日本企業も出現しており、この新ルートの活用が企業により影響を与えるであろう。中国現地で経済活動を展開する日系企業によるサプライチェーン全体での最適化を図ることで、この新ルートを利用できれば、新たな物流拠点や配送網の拡大につながる事が可能となる。その波及効果は大きくなる一方である。日本の貨物を中国まで空運する際には、日本の航空会社にも便益をもたらす。さらに、日本の荷主は販路を拡大する機会として活用することができるだろう。と同時に、有事の際に、航空輸送と海上輸送に次ぐ「第3の輸送モード」として利用することを検討すれば、リスクマネジメントとしても役立つ。

総じて、国際陸海貿易新ルートは、関係諸国のインフラ整備や国際貿易を通じてユーラシア全体におよぶ一大経済圏を構築するもので、中国と国際社会の双方にとって意義を有する。今後、中国が関係諸国との連携により、各国資源の活用を通じたウィンウィンの協力関係を構築していくと考えられる。

付記 本稿は中国西南政法大学国際陸海貿易新通道研究院の助成を受けている。

参考文献

- ADB (2017) Meeting Asia's Infrastructure Needs, Manila: Asian Development Bank
- UNCTAD (2019) Review of Maritime Transport 2019, Geneva: United Nations Conference on Trade and Development. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf (22 Mar. 2021)
- 国土交通省 (2019) 「世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング」国土交通省, <https://www.mlit.go.jp/common/000228237.pdf> (2021年3月22日最終閲覧)
- 進藤藤一 (2019) 「序章 グローバルパワーシフトと一帯一路一連連連欧からユーラシア新世紀の道」『一帯一路の現況分析と戦略展望』国立研究開発法人科学技術振興機構 中国総合研究・さくらサイエンスセンター, 1-9頁
- ジェトロ (2019a) 「欧州, そして東南アジアへ, 広まる物流ルートの選択肢 (中国) — 「国際陸海貿易新通道」 「中欧班列」の活用可能性 —」 2019年5月日本貿易振興機構 (ジェトロ) 海外調査部中国北アジア課, 1-30頁
- ジェトロ (2019b) 『ジェトロ世界貿易投資報告2019年版—揺らぐ国際経済秩序とグローバルビジネスの今後』, 日本貿易振興機構編
- 日本通運 (2018) 「Eurasia Train Direct Air&Rail」, 日本通運
- 財富中文網 (2019) 「2019年財富世界500強排行榜」 2019年7月22日, http://www.fortunechina.com/fortune500/c/2019-07/22/content_339535.htm (2021年3月22日最終閲覧)
- 重慶日報 (2016) 「聚焦推進中新 (重慶) 戦略性互連互通示範項目交流会」 2016年4月17日
- 重慶市生産力発展中心 (2019) 「智库月報」 2019年第11期, 1-66頁
- 国家発展改革委員会・外交部・商務部 (2015) 「推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景与行動」 2015年3月28日
- 広西日報 (2019) 「中新南寧国際物流園正在加快建設」 2019年2月13日
- 康庄, 等著 (2019) 『重慶新經濟發展問題研究』 重慶: 西南師範大学出版社

- 李敬, 等著 (2019) 『重慶高質量發展路徑研究』重慶: 西南師範大學出版社
- 兩江新區官網 (2019) 「西部 8 省市區合作共建設“陸海新通道”簽約儀式在重慶舉行」2019年 1月18日, http://www.liangjiang.gov.cn/Content/2019-01/08/content_492532.htm (2021年 3月22日最終閱覽)
- 欽州日報 (2018) 「欽州港貨物吞吐量突破 1 億噸」2018年12月27日
- 欽州新聞網 (2018) 「東北至重慶“鐵水鐵”專列從欽州港東駛順利發出」2018年 1月15日, <http://www.gxqzxw.com/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=42&id=11987> (2021年 3月 22日最終閱覽)
- 商務部 (2016) 「2015年與“一帶一路”相關國家經貿合作情況」2016年 1月21日, <http://hzs.mofcom.gov.cn/article/date/201601/20160101239881.shtml> (2021年 3月22日最終閱覽)
- 商務部 (2017) 「2016年對“一帶一路”沿線國家投資合作情況」2017年 1月19日, <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/201701/20170102504429.shtml> (2021年 3月22日最終閱覽)
- 商務部 (2018) 「2017年我對“一帶一路”沿線國家投資合作情況」2018年 1月16日, <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/201801/20180102699459.shtml> (2021年 3月22日最終閱覽)
- 商務部 (2019) 「2018年 1-12月我對“一帶一路”沿線國家投資合作情況」2019年 1月22日, <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/201901/20190102829086.shtml> (2021年 3月22日最終閱覽)
- 商務部 (2020) 「2019年我對“一帶一路”沿線國家投資合作情況」2020年 1月22日, <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/202001/20200102932445.shtml> (2021年 3月22日最終閱覽)
- 商務部 (2021) 「2020年我對“一帶一路”沿線國家投資合作情況」2021年 1月22日, <http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/202101/20210103033292.shtml> (2021年 3月22日最終閱覽)
- 商務部, 國家統計局, 國家外匯管理局 (2019) 『2018年度中國對外直接投資統計公報』北京: 中國商務出版社
- 新華網 (2019) 「趙樂際氏, シンガポール副首相と会見」新華網日本語2019年 4月11日, http://jp.xinhuanet.com/2019-04/11/c_137970247.htm (2021年 3月22日最終閱覽)
- 新華社 (2019) 「李克強會見新加坡總統哈莉瑪」2019年 5月15日
- 新華社 (2021) 「2020年西部陸海新通道鐵海聯運班列開行4596列 創歷史新高」中國政府網2021年 1月 2日
- 央廣網 (2019) 「中歐班列 8 年運行 12000 余列 開行城市從激烈競爭轉向合作共贏」2019年 1月 8日, http://news.cnr.cn/dj/20190108/t20190108_524475274.shtml (2021年 3月22日最終閱覽)
- 中國新聞網 (2017) 「王毅同新加坡外長維文會談: 中新可在“一帶一路”框架下建立三大平台」2017年 6月12日, <https://www.chinanews.com/gn/2017/06-12/8248797.shtml> (2021年 3月22日最終閱覽)
- 中國一帶一路網 (2020) 「中歐班列大事記2011-2020」2020年12月 8日, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/157507.htm> (2021年 3月22日最終閱覽)
- 中國國家鐵路集團有限公司 (2021) 「人民日報: 去年鐵路完成固定資產投資7819億」2021年 1月 5日, http://www.china-railway.com.cn/xwzx/mtjj/rmrb/rmrb/202101/t20210105_111544.html (2021年 3月22日最終閱覽)
- 中國國務院 (2017) 「國務院與印發中國(重慶)自由貿易試驗區總體方案」2017年 3月15日, http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-03/31/content_5182300.htm (2021年 3月22日最終閱覽)
- 中國國務院 (2019) 「國務院與印發 6 個新設自由貿易試驗區總體方案的通知」2019年 8月26日, http://www.gov.cn/zhengce/content/2019-08/26/content_5424522.htm (2021年 3月22日最終閱覽)