

# 経済教室

唱新 福井県立大学教授

## ポイント

- 中国とEUの貿易額が15年で8倍に拡大
- ユーラシア陸上輸送ルートの整備が加速
- 物流システムの整備で日本企業にも好機

世界から注目されている中国の広域経済圏構想「一带一路」は、中国と東アジア、中央アジア、南アジア、欧州を結ぶ6つの経済回廊の開発を掲げている。その中で急速に動き出しているのが中国と欧州を結ぶ「ユーラシア経済回廊」で、ユーラシア大陸をつなぐ世界最大の経済圏の実現がにわかに脚光を浴びている。本稿では実際の進展の状況と日本の果たすべき役割を述べていく。

## 中国「一带一路」どう見る ①

# 日欧の連携拡大に生かせ

中国と欧州連合（EU）の経済交流は1985年の投資と貿易に関する協定に始まり、30年以上の歴史を有している。2000年以降、定期的に開催している中国とEUの首脳会議（サミット）やビジネスサミットなど、多様な枠組みで経済の連携が急拡大している。

今年10月1～2日にリュネンブルグで開催された第19回サミットでは、世界貿易機関（WTO）の「市場経済国としての中国」の地位承認を巡っては合意に至らなかったものの、温暖化対策の国際的な枠組み「パリ協定」の実行へ協

中国と欧州主要国の輸出入額

	輸出		輸入	
	2000年	2015年	2000年	2015年
EU28カ国	381.9	3558.8	308.5	2088.8
ドイツ	92.8	691.6	104.1	876.2
オランダ	66.9	594.6	12.4	87.9
英国	63.1	595.8	35.9	189.4
イタリア	38.0	278.4	30.8	168.6
フランス	37.5	267.5	39.5	246.6
ポーランド	8.6	143.4	1.0	27.4
チェコ	3.5	82.3	0.8	27.8
ハンガリー	8.9	52.0	1.0	28.8
ルーマニア	1.9	31.6	1.1	12.9

(注) 単位は億ドル。「中国統計年鑑」をもとに作成

## アジアと橋渡し役に期待

標準仕様通信ネットワーク、クラウドコンピューティング、ビッグデータでの連携強化に合意した。その成果として、16年から協力モデルプロジェクトを開始し、この枠組みの中で、インフラ



Chan Shin 56年生 専攻 国際経済学  
吉林大 経済学博士  
中国 経済学 院修了  
門は国際経済学

経済が堅調に成長している中東欧諸国と中国との経済連携の機運も高まりつつあり、12月16日まで計画回廊された中国と中東欧16カ国のサミットの中で、インフラ

中国の国有鉄道建設会社に、安倍晋三首相は今年6月、一带一路構想に協力していく姿勢を表明した。また、今年6日には日本とEUが経済連携協定（EPA）の締結で大枠合意した。こうした動きの中で、中国のユーラシア陸上輸送ルートの開通は、日本にも多くのビジネスチャンスをもたらすと考えられる。

力関係を強化する」として一致した。経済関係では、中国とEUの相互の貿易額は0年の690億4000万ドルから15年の5647億6000万ドルへと

中国と欧州の経済連携の加速を反映して、一带一路構

間短縮効果と中東欧班列が選択肢になる。中欧班列の開業は日本からEUだけでなく、中央アジア、ロシア、中東欧などへの海陸一貫の国際輸送ルート確保が可能だ。

想の中で特に急速に進んでいるのが「ユーラシア陸上国際一貫輸送ルート」の開通である。それを象徴する出来事が、中国と欧州を結ぶ国際定期貨物列車「中欧班列（チャイナ・レールウェイ・エクスプレス）」の急拡大だ。

現在の中東欧班列は中国とEU間の輸送にのみ利用されているが、今後、沿岸港湾から海運を使った海陸一貫の国際輸送により、さらに日本、韓国、東南アジア諸国連合（ASEAN）に拡大すると見込まれている。これが実現すればEUと東アジアという2つの巨大経済圏を連結するユーラシア経済圏の形成が現実味を帯びてくる。

第2に、日本の物流業界にビジネスチャンスをもたらすことだ。中国は中欧班列を中心とするユーラシア大陸に効率的な物流システムの構築を目指しているが、中国の物流業界は物流施設や物流システムの運営のノウハウが不足している。現在、中国は物流システムの効率の向上による輸送期間の短縮や、輸送コストの削減に積極的に取り組んでいるが、優れた技術と経営ノウハウを持つ日本の物流業界にとって、多くのビジネスチャンスが潜んでいる。

第3に、日本がアジアと欧州の経済連携の橋渡し役を期待されていることだ。EUは韓国と自由貿易協定（FTA）を結び、中国やASEANとのFTA交渉の機運も高まっている。こうした中で、日本とEUがEPA締結で枠合意したことは、EUアジア諸国とのFTAの締結に追い風となり、日本はその橋渡し役として大きく期待されるであろう。

日本企業が「一带一路」の開発に参加する場合、経済回廊の中には不安定な政局や、朝令暮改の政策の変更、テロの発生といった政治リスクを抱える国もあり、十分配慮すべきだろう。その上で事業の拡大の機会を見極めることが求められる。

間短縮効果と中東欧班列が選択肢になる。中欧班列の開業は日本からEUだけでなく、中央アジア、ロシア、中東欧などへの海陸一貫の国際輸送ルート確保が可能だ。