

2 西進する中国、東進するインド ～インド洋太平洋貿易における中国とインド～

大木 博巳 *Hiromi Oki*

(一財) 国際貿易投資研究所 研究主幹

要 約

インド洋太平洋地域における中国の海洋進出の背景には、中国の急激な貿易拡大がある。中国の貿易は、世界の工場、中国と米国の消費市場を結ぶ太平洋貿易を牽引力として発展してきた。しかし、米国の対中追加関税措置等で太平洋貿易に陰りがみられ、米中経済戦争が長期化すれば、太平洋貿易の米中デカップリング（分断）が予想される。中国の貿易は、太平洋からASEANやSAFTA（南アジア自由貿易地域）などの新興市場が集まっているインド洋周辺地域に貿易の重心が西に移動（西進）するものと見込まれる。中国の輸出に占めるインド洋周辺地域の比率は、2018年で1.0%と小さいが、2000～2018年間の成長率は19.3%と、対RCEP・対米輸出の伸び率を大きく上回っている。

中国の貿易は輸送モード（海上、航空、自動車・鉄道の陸上、パイプライン等）でみると海路が輸出では8割弱（2018年）を占めている。中国の海路輸出に占めるインド洋周辺地域・欧州向けの比率は24.9%、北米の21.8%、RCEPの24.4%を上回っている。海路でインド洋を通過する貿易は太平洋貿易に匹敵する規模と推定される。

ASEANやインド洋周辺地域の貿易を見ると、石油資源は海上輸送やパイプライン、IT機器は航空輸送、メコン地域では陸上輸送（自動車）のネットワークの拡大等、中国は、インド洋貿易拡大に向けて、輸送モードを多面的に活用している。

さらに、中国は、一帯一路構想を通じてこれらの諸国に貿易インフラ（港

湾、道路、鉄道、IT ネットワーク、エネルギーパイプライン等) 建設の経済協力を進め、政治・経済関係を深化させている。一帯一路プロジェクトによって鉄鋼、化学品、機械機器の海路輸出が拡大しているものと思われる。中国は、ASEAN、SAFTA 諸国に輸出攻勢をかけ、これら諸国の対中貿易依存度が高まっている

中国とインドには 5 のギャップがある。貿易（輸出競争力格差）、経済発展の遅れ、経済成長率格差、直接投資受入れ格差、国境認識である。とりわけ、インドの貿易の競争力格差が、中国の海洋進出を許している要因であろう。インドは中国モデルを手本として、改革を進めたが、インドは中国の様にはいかなかった。課題は、外資を呼び込めていないことである。

インドは、中国製品の流入などを理由に RCEP（地域的な包括的経済連携協定）への参加を取りやめた。インド政府は、2017 年 4 月に「フェーズド・マニュファクチャリング・プログラム (PMP)」導入した結果、インド市場で高いシェアを持つ中国のスマートフォンメーカーはインドでの製造を本格化させた。2020 年 7 月には人気の動画投稿アプリ「TikTok」を含む 59 の中国製アプリを利用禁止にすることをインド政府が決定した。インドは、中国に対して保護主義を強めている。

太平洋とインド洋を結ぶ地域で、法の支配や市場経済を重視する国が協力するインド太平洋構想は、安倍晋三前首相が 2016 年のアフリカ開発会議 (TICAD) で打ち出した。米国も「アジア再保証イニシアチブ法」によってインド洋を重視する戦略を明確にした。

こうした米国や日本が描く「自由で開かれたインド太平洋」構想に対して、W.R. ミードは、インド太平洋にある独自の地政学的ルールを指摘している。第 1 は「インドは中国の脅威を減らすために米国と協力したいが、「リベラルな国際秩序」のような概念には興味がない」。インドの目的は、中国との力の均衡によって自国の主権を維持することである。第 2 は、小国が敵対する世界の中でいかに独立性を維持するかについて、長年の知恵がある。ハンバントタ港に加えて中国の外交的圧力で中国に 99 年間貸し出される人工島を建設中のスリランカは、ポルトガル、中国、南インド、フラン

ス、オランダ、英国といった列強の間で均衡を図りつつ、何百年も独立を守ってきた歴史観を持っている。インド太平洋の地政学的ルールは、欧米の物差しで測ってはいけない。

1. はじめに

米国が、「アジア太平洋」の代わりに「インド太平洋」という表現を使い始めたのは、トランプ政権発足の2017年からである。翌2018年5月には、アジアと太平洋で活動する米軍の名称を「太平洋軍」から「インド太平洋軍」に変更した。米国が「アジア太平洋」から「インド太平洋」に変更した背景には、インドを重視する象徴的な意味が込められている。

一帯一路構想等を背景とする中国の海洋進出が、インド洋に及んでいることである¹。世界の海上貿易の75%、世界の石油供給の半分はインド洋を通過している。東のマラッカ海峡や、西のホルムズおよびバブ・エル・マンデブ海峡などの難所では、軍事衝突が発生すれば海上輸送の大半が危険にさらされる。インドは、中国にとって石油・ガスの調達先である中東、および主要輸出市場である欧州を結ぶインド洋の航路上の要衝に位置している。さらに、米国の政策立案者は、インドを中国ほど戦略上の脅威とはみなしていないという。

インドと中国の国境は約3540キロに及び国境の大半は確定されていない係争地である。これが両国の関係改善に深刻な障害となっていた。2020年6月15日夜にヒマラヤ山脈の標高約4300メートルの国境付近で実効支配線を挟んでらみ合いを続けていたインド・中国両軍が衝突し、インド軍兵士少なくとも20人が死亡した。中国政府が自国周辺の領有権主張を巡り、一段と強硬姿勢を取るリスクを浮き彫りにした。

中国は、インド洋周辺地域の諸国と貿易を拡大して、一帯一路構想を通じて貿易インフラ整備などの経済協力で関係を深めている。中国は、インド洋に自由に使用できる港湾を取得しているといわれており、こうした中国の行動には、隠れた意図があるという疑念が付きまどっている。

中国のインド洋進出に対して、インドは、対中共闘を目指す他国との協力を深め、海上での軍事能力を重視する戦略に転換した。冷戦時代に「非同盟運動」を主導してきたインドは、かつてすべての外国勢力に対し、周辺から軍事プレゼンスや基地を排除するよう求めてきた。だが、現在では、インドの南端から南西 1100 マイル（約 1770 キロ）程度に位置するディエゴ・ガルシア島にある戦略基地を米国が維持することにも警戒感はない。インドは米国、フランス、オーストラリア、日本などとの軍事・外交協力を着実に強化しているⁱⁱ。

東シナ海、南シナ海からインド洋に至る中国の海洋進出（海軍力の増強）の背景の一つには、インド洋太平洋地域における中国の貿易拡大がある。中国の貿易は、米国を消費市場とする太平洋貿易で発展してきたが、米中経済戦争によりサプライチェーンの分断（デカップリング）が進む可能性がある。東シナ海、南シナ海からインド洋に至る地域には、ASEAN、インド洋周辺国等高成長が期待できる新興市場が多くある。こうした成長市場開拓が、米中経済戦争の打撃を緩和し、新たな成長の源泉を獲得することになる。中国の西進（インド洋進出）が一層進み、インド洋を裏庭とするインドと中国の対立が激化することも予想できよう。

2. 中国の貿易成長地域は太平洋貿易からインド洋貿易へ

2.1. 米中デカップリングの影響

東アジアを軸にして北米西海岸、インド、中東、東アフリカに至るインド洋・太平洋海域は、年間数兆ドルに上る世界有数の交易のルートである。表 1 は、東アジア（RCEP：地域的な包括的経済連携協定+台湾）及び USMCA（米国・メキシコ・カナダ協定）、インドを盟主とする SAFTA（南アジア自由貿易地域）・中東（GCC：湾岸協力会議）・東アフリカ（EAC：東アフリカ共同体）及びアジア内陸部（ロシア・CIS・モンゴル等）、EU の貿易マトリクスである。インド洋・太平洋海域の貿易を東アジア（RCEP+台湾）及び USMCA（米国・カナダ・メキシコ）、インド（SAFTA）・中東（GCC）・

東アフリカ (EAC) 地域 (これら 3 地域をインド洋地域と呼ぶ) とすると、これらインド洋太平洋地域の貿易額は、輸出で 9 兆 5,520 億ドル、輸入では 9 兆 4,730 億ドル、世界貿易に占めるシェアは、輸出で 49.5%、輸入では 49.1% と輸出・輸入ともに世界貿易の過半近くに達している (表 1)。

インド洋太平洋貿易の構成は、東アジア域内貿易が 2 兆 5,770 億ドルと規模では最大、次いで東アジア⇔USMCA の太平洋貿易が 1 兆 5,140 億ドル、USMCA 域内の 1 兆 2,800 億ドル、東アジア⇔インド洋地域の 7,540 億ドルと東アジアのインド洋貿易取引は太平洋貿易の半分程度の規模である。

インド洋貿易は、太平洋貿易と比べて規模は小さいが、成長率が高い。インド洋太平洋貿易の成長率は、2000 年～2018 年間の平均で 6.5%、世界平均を若干上回る程度である。このうち、東アジア (RCEP+台湾) 域内の貿易成長率は 8.1% と最も高く、USMCA 域内は 3.6% でもっとも低い。インド洋地域の貿易成長率は輸出が 7.8%、輸入は 10.5% と世界貿易の成長率を上回っている。中でも、中国に次いでインドの貿易が、2000～2018 年間で高い成長率を記録している。

インド洋地域の貿易相手先は、2018 年で、輸入は、中国 (1,860 億ドル) が米国や EU を上回り最大、輸出では EU (1,409 億ドル) が最大、次いで中国 (1020 億ドル) が台頭している。中国の輸出に占めるインド洋地域の比率は、2018 年で 1.0% と小さいが、2000～2018 年間の成長率は 19.3% と高く、対中輸入面で中国依存を着実に高めている。

太平洋貿易は、2000 年代に入り世界の工場、中国と世界最大の消費市場、米国を結ぶことで新たな成長の機会を創出し、世界貿易拡大の牽引力となってきた。しかし、米中経済戦争の長期化が予想される中で、太平洋貿易の米中デカップリング (分断) が進み、これまでの米中貿易を軸として発展してきた太平洋貿易に成長の限界がみえてきた。第 1 に、中国の対米輸出がコスト面などで不利化し、輸出拠点を中国以外に移管するチャイナ+1 の動きが活発化するためである。すなわち、中国から ASEAN、とりわけ、メコン地域やインド洋周辺国の労働コストが割安な国に中国の輸出拠点が移管する動きが、今後、活発化しよう。中国の貿易は、輸出拠点の移管先に加工品、部

品などの中間財や機械機器などの資本財を輸出することで新たな発展のチャンスをもたらすことになる。

第2に、中国は、一帯一路構想により貿易インフラの構築など経済協力を通じて、ASEAN やインド洋地域、さらには東アフリカ、欧州との貿易に活

表1 インド洋太平洋貿易

①貿易額 (2018年)

(単位:10億ドル)

輸出国	輸入国			USMCA	米国	インド・中東 東アフリカ	インド	小計	アジア 内陸部	EU28	世界計
	RCEP +台湾	日本	中国								
RCEP+台湾	2,577	356	691	1,053	909	380	170	4,010	180	760	5,880
日本	373	-	144	162	141	35	11	570	16	84	738
中国	682	148	-	561	481	186	77	1,428	129	412	2,500
USMCA	461	89	149	1,280	696	99	41	1,841	20	378	2,559
米国	397	75	120	564	-	86	33	1,047	18	320	1,660
インド・中東・東アフリカ	374	82	102	109	96	246	69	729	9	149	1,113
SAFTA	77	6	19	71	63	80	3	228	8	85	394
インド	69	5	16	58	52	70	-	197	6	57	323
GCC	296	76	83	37	33	161	65	494	1	61	706
EAC	1	0	0	1	1	6	1	7	0	2	14
小計	3,413	527	942	2,442	1,701	725	281	6,580	209	1,288	9,552
アジア内陸部	231	27	132	35	28	35	20	300	182	486	1,092
EU28	575	77	250	575	480	180	54	1,330	255	4,156	6,482
世界計	4,985	679	1,860	3,341	2,460	1,148	484	9,473	647	6,417	19,300

注：輸出ベース

資料：IMF；DOT（2020年11月）台湾のみ台湾貿易統計より ITI 作成

②世界貿易に占めるシェア (2018年)

(単位:%)

輸出国	輸入国			USMCA	米国	インド・中東 東アフリカ	インド	小計	アジア 内陸部	EU28	世界計
	RCEP +台湾	日本	中国								
RCEP+台湾	13.4	1.8	3.6	5.5	4.7	2.0	0.9	20.8	0.9	3.9	30.5
日本	1.9	-	0.7	0.8	0.7	0.2	0.1	3.0	0.1	0.4	3.8
中国	3.5	0.8	-	2.9	2.5	1.0	0.4	7.4	0.7	2.1	13.0
USMCA	2.4	0.5	0.8	6.6	3.6	0.5	0.2	9.5	0.1	2.0	13.3
米国	2.1	0.4	0.6	2.9	-	0.4	0.2	5.4	0.1	1.7	8.6
インド・中東・東アフリカ	1.9	0.4	0.5	0.6	0.5	1.3	0.4	3.8	0.0	0.8	5.8
SAFTA	0.4	0.0	0.1	0.4	0.3	0.4	0.0	1.2	0.0	0.4	2.0
インド	0.4	0.0	0.1	0.3	0.3	0.4	-	1.0	0.0	0.3	1.7
GCC	1.5	0.4	0.4	0.2	0.2	0.8	0.3	2.6	0.0	0.3	3.7
EAC	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
小計	17.7	2.7	4.9	12.7	8.8	3.8	1.5	34.1	1.1	6.7	49.5
アジア内陸部	1.2	0.1	0.7	0.2	0.1	0.2	0.1	1.6	0.9	2.5	5.7
EU28	3.0	0.4	1.3	3.0	2.5	0.9	0.3	6.9	1.3	21.5	33.6
世界計	25.8	3.5	9.6	17.3	12.7	5.9	2.5	49.1	3.4	33.3	100.0

注：資料共に①に同じ

③シェア変化 (2000-2018年)

(単位:%)

輸出国	輸入国	RCEP +台湾			USMCA		インド・中東 東アフリカ		小計	アジア 内陸部	EU28	世界計
		日本	中国		米国		インド					
RCEP+台湾		3.6	-0.5	2.5	-0.5	-0.8	1.2	0.7	4.3	0.8	0.2	6.6
日本		-0.8	-	0.3	-1.6	-1.5	0.0	0.0	-2.3	0.1	-0.8	-3.5
中国		2.3	0.1	-	2.0	1.7	0.8	0.4	5.2	0.6	1.5	9.1
USMCA		-0.8	-0.6	0.5	-3.8	-2.4	0.3	0.2	-4.3	0.0	-0.9	-5.4
米国		-0.9	-0.6	0.4	-1.5	-	0.2	0.1	-2.2	0.0	-0.9	-3.3
インド・中東・東アフリカ		0.1	-0.2	0.1	0.0	0.0	0.5	0.1	0.6	0.0	0.3	1.3
SAFTA		0.3	-0.0	0.1	0.1	0.1	0.3	0.0	0.7	0.0	0.2	1.1
インド		0.3	-0.0	0.1	0.1	0.1	0.3	-	0.7	-0.0	0.1	1.0
GCC		-0.2	-0.2	0.1	-0.1	-0.1	0.2	0.1	-0.1	-0.0	0.1	0.3
EAC		0.0	-0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.0	0.0
小計		2.9	-1.4	3.1	-4.3	-3.1	2.0	0.9	0.5	0.8	-0.4	2.5
アジア内陸部		0.8	0.1	0.5	-0.1	-0.1	0.1	0.1	0.8	0.1	0.6	1.8
EU28		0.7	-0.2	0.9	-0.9	-0.9	0.2	0.1	-0.0	0.5	-4.1	-4.2
世界計		5.8	-1.8	6.0	-6.7	-5.4	3.0	1.6	2.1	1.5	-4.9	-

注・資料共に①と同じ

④平均伸び率 (2000-2018年)

(単位:%)

輸出国	輸入国	RCEP +台湾			USMCA		インド・中東 東アフリカ		小計	アジア 内陸部	EU28	世界計
		日本	中国		米国		インド					
RCEP+台湾		8.1	4.9	13.3	5.7	5.3	11.9	14.8	7.6	17.1	6.6	7.7
日本		4.3	-	9.0	0.2	-0.1	6.3	8.6	2.9	14.8	0.2	2.4
中国		12.7	7.3	-	13.6	13.1	19.3	24.1	13.6	19.3	13.7	13.7
USMCA		4.5	1.2	12.2	3.6	3.3	10.4	13.8	4.0	6.9	4.0	4.2
米国		4.1	0.8	11.9	3.9	-	9.8	13.0	4.3	6.6	3.6	4.3
インド・中東・東アフリカ		6.4	3.6	8.2	6.7	6.6	9.3	8.3	7.3	6.5	8.8	7.8
SAFTA		13.0	5.4	17.7	8.3	8.1	13.3	9.9	11.2	6.7	9.5	10.7
インド		14.0	5.6	18.6	10.3	10.1	14.8	-	12.9	6.1	10.0	11.9
GCC		5.5	3.5	7.2	4.4	4.5	8.0	8.2	6.1	4.4	8.2	6.7
EAC		11.4	4.4	25.1	13.2	13.4	9.6	11.6	10.1	24.3	4.9	8.9
小計		7.3	3.9	12.3	4.5	4.5	10.7	12.3	6.3	14.1	5.9	6.5
アジア内陸部		13.1	9.1	13.6	3.8	2.9	12.4	12.4	10.8	7.0	7.9	8.6
EU28		7.7	3.4	14.0	4.7	4.4	7.9	8.4	6.2	9.3	5.2	5.6
世界計		7.8	3.9	12.2	4.3	4.2	10.5	12.4	6.5	9.8	5.4	6.2

注・資料共に①と同じ

路を見出している。すでに、中国の ASEAN 貿易やインド洋貿易は、伝統的な貿易パートナーであった日本や EU にとってかわるポジションを占めている。中国は、ASEAN やインド洋周辺国との貿易拡大（西進）を次の成長の機会とし捉えている。次に中国のインド太平洋貿易の構造を輸送形態（モード）別に整理してみる。

2.2. 輸送モードでみた中国のインド洋太平洋貿易

2.2.1. 海路、空路、陸路で多面的に広がる中国の貿易

インド洋太平洋地域における中国の貿易は、海路、空路、陸路のいずれの輸送モードでも、拡大している。中国の貿易は、海上輸送（海路）、航空輸送（空路）、陸上輸送（自動車、鉄道）、その他（パイプライン、郵便等）の輸送形態別（金額ベース）に公表されている。2000年と2018年を比較すると次のような特徴が指摘できる。

輸出では、第1に海路の比率が高い。インド洋太平洋地域の中国の輸出では、2018年で海路の比率は78.9%、国地域別には対RCEP 78.4%、対台湾62.3%、対米国76.3%、対SAFTA 88.2%、対GCC 87.9%、対EAC 97.8%、対EU 77.0%とすべての国地域への輸出で海路輸出が最大のシェアを占めている（表2）。インド洋貿易では海路の比率が、2018年で88.6%と8割台を維持して高い。2000年と比べると、中国の輸出に占める海路の比率は、インド洋・太平洋地域で11.8%ポイント低下している。他方で、インド洋貿易、特に、パキスタンやEACは、2000年と比べて海路輸出の比率が高まっている。

第2は空路輸出が成長している。インド洋太平洋貿易における中国の海路輸出の成長率は、2000～2018年間で12.7%、空路は18.8%と海路を大きく上回っている。この結果、中国の空路輸出のシェアは、2000年の7.9%から2018年には17.9%に拡大している。とりわけ、台湾や米国向けで空路輸出の比率が高まっている。GCCやEAC向け輸出でも空路の伸び率は高いが、空路輸出の最大手は米国である。貿易量（トン）をもとに評価すると輸送の大半が海上輸送により担われているが、貿易金額をもとに評価すると空路の比率が大きく上昇している。

第3に陸路（自動車）輸出は、陸のASEAN（メコン地域）との間で拡大している。陸のASEAN（メコン地域）向け陸路（自動車）輸出の成長率は21.7%、中国の陸路輸出の58.7%を占めている。また、陸路（鉄道）は、ロシア・CISとの貿易で使われているが、最近では、一帯一路構想で欧州向けに鉄道輸送インフラの整備が進み、コロナ禍で著増している。

表2 中国の輸送形態別輸出

① 国地域別輸送形態別輸出比率とシェア変化

相手国	2018						2000-2018 シェア増減					
	空路	海路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	その他	計	空路	海路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	その他	計
RCEP	15.0	78.4	6.2	0.1	0.2	100.0	5.4	-9.8	4.6	-0.2	0.0	-
ASEAN10	13.0	74.3	12.3	0.2	0.2	100.0	1.7	-5.7	5.1	-1.2	0.0	-
海のASEAN	14.9	84.7	-	-	0.3	100.0	2.0	-2.1	-	-	0.1	-
陸のASEAN	10.7	61.6	27.2	0.4	0.1	100.0	4.1	1.3	-0.7	-4.8	0.0	-
台湾	37.2	62.3	-	-	0.4	100.0	30.3	-30.6	-	-	0.3	-
USMCA	21.7	77.8	-	-	0.5	100.0	15.2	-15.5	-	-	0.3	-
米国	23.1	76.3	-	-	0.6	100.0	16.3	-16.7	-	-	0.4	-
インド・中東・東アフリカ	10.8	88.6	0.5	0.0	0.1	100.0	7.7	-7.5	0.0	-0.0	-0.1	-
SAFTA	11.0	88.2	0.7	0.0	0.0	100.0	5.3	-5.0	-0.2	-0.0	-0.0	-
インド	14.9	85.1	-	-	0.0	100.0	8.3	-8.3	-	-	-0.1	-
パキスタン	3.7	91.3	5.0	0.0	0.0	100.0	-4.4	4.7	-0.2	-0.1	0.0	-
GCC	11.9	87.9	-	-	0.2	100.0	11.2	-11.4	-	-	0.2	-
EAC	2.1	97.8	-	-	0.0	100.0	1.4	4.0	-	-	-5.4	-
小計	17.9	78.9	2.8	0.0	0.3	100.0	9.9	-11.8	1.9	-0.1	0.1	-
アジア内陸部	8.9	41.9	31.9	16.7	0.5	100.0	-13.0	24.2	2.2	-11.7	-1.7	-
EU28	19.0	77.0	-	3.4	0.6	100.0	8.4	-11.9	-	3.3	0.2	-
世界計	16.0	79.0	2.7	1.1	1.1	100.0	7.8	-10.5	1.7	0.6	0.3	-

注：海路は、陸のASEANとパキスタン、アジア内陸部を除く陸路を合算。EUは、自動車のみ合算。

なお、モンゴル（アジア内陸部）の海路は陸路（自動車）へ合算。

陸のASEANは、タイ、ベトナム、ミャンマー、カンボジア、ラオス

海のASEANは、インドネシア、フィリピン、マレーシア、シンガポール、ブルネイ

資料：中国貿易統計より ITI 作成

② 年平均伸び率（2000-2018年）と輸送形態別国地域別輸出構成比（2018年）

相手国	2000-2018 年平均伸び率						2018 構成比					
	空路	海路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	その他	計	空路	海路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	その他	計
RCEP	15.4	11.9	21.1	5.3	13.4	12.6	23.0	24.4	58.7	1.3	5.0	24.7
ASEAN10	18.5	17.1	21.1	5.3	18.4	17.5	10.4	12.8	58.7	1.3	2.8	13.4
海のASEAN	16.5	15.4	-	-	17.5	15.6	6.4	7.8	-	-	2.2	7.2
陸のASEAN	24.5	21.4	21.1	5.3	23.2	21.3	4.0	4.9	58.7	1.3	0.6	6.2
台湾	24.4	10.9	-	-	22.7	13.4	4.6	1.5	-	-	0.8	1.9
USMCA	21.4	12.4	-	-	18.8	13.5	30.9	21.8	-	-	11.6	22.3
米国	21.1	11.9	-	-	18.7	13.1	28.2	18.1	-	-	11.3	19.0
インド・中東・東アフリカ	27.7	18.7	19.4	-15.2	12.7	19.3	5.2	9.0	1.3	-0.0	0.5	7.9
SAFTA	25.5	20.6	19.4	-15.2	16.3	21.0	3.4	5.8	1.3	-0.0	0.1	5.1
インド	29.9	23.5	-	-	15.4	24.1	3.0	3.7	-	-	0.1	3.4
パキスタン	14.5	20.0	19.4	-15.2	22.2	19.7	0.2	0.9	1.3	-0.0	0.0	0.7
GCC	36.3	15.6	-	-	42.6	16.4	1.8	2.7	-	-	0.4	2.4
EAC	30.0	23.1	-	-	-19.4	22.8	0.1	0.5	-	-	-0.1	0.4
小計	18.8	12.7	21.1	5.3	16.5	13.6	63.8	56.6	59.9	1.3	17.9	56.8
アジア内陸部	13.1	24.7	19.4	15.4	9.4	18.9	1.8	2.0	40.1	48.2	1.3	3.6
EU28	17.3	12.7	-	37.8	16.4	13.6	19.4	15.9	-	50.5	8.6	16.4
世界計	17.9	12.9	20.3	18.5	16.0	13.6	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注：資料共に①と同じ

輸入も、輸出同様の傾向が言える（表3）。第1に海路の比率が低下している。インド洋太平洋地域における中国の輸入に占める海路の比率は、2000年の84.9%から2018年に71.0%に低下、特に対台湾輸入で2000年の93.1%から2018年に61.8%、対米国も63.1%から53.1%に低下している。インド洋貿易では海路輸入の比率は2018年で93.0%、2000年と比べて微減にとどまっている。資源輸入の比率が高いことによるものである。海路輸入が拡大している国はパキスタンである。

第2に、空路輸入が拡大している。インド洋太平洋地域における中国の輸入に占める空路の比率は、2000年の13.8%が2018年に25.7%へと拡大、対台湾が6.9%から38.2%、対米国では36.7%から44.1%、インドやGCCでも空路輸入が伸びている。

第3に陸路（自動車）輸入が最も高い成長率を記録している。これは、輸出と同様に陸のASEAN（メコン）の成長率が高いため、中国の陸路（自動車）輸入の87%（2018）を占めている。

第4にその他に分類されるパイプラインが稼働している。資源調達の多様

表3 中国の輸送形態別輸入

①国地域別輸送形態別輸入比率とシェア変化

（単位：％）

相手国	2018					計	2000-2018 シェア増減					計
	空路	海路	陸路 （自動車）	陸路 （鉄道）	その他		空路	海路	陸路 （自動車）	陸路 （鉄道）	その他	
RCEP	23.4	72.0	4.4	0.0	0.2	100.0	11.7	-14.6	2.8	-0.0	0.1	-
ASEAN10	23.2	60.9	15.4	0.0	0.5	100.0	7.5	-16.0	8.2	-0.1	0.4	-
海のASEAN	25.8	74.1	-	-	0.1	100.0	8.5	-8.5	-	-	0.0	-
陸のASEAN	19.3	42.0	37.6	0.0	1.1	100.0	8.7	-17.8	8.3	-0.4	1.1	-
台湾	38.2	61.8	-	-	0.1	100.0	31.3	-31.3	-	-	0.0	-
USMCA	39.9	59.9	-	-	0.2	100.0	7.4	-7.3	-	-	-0.1	-
米国	44.1	55.8	-	-	0.2	100.0	7.4	-7.3	-	-	-0.1	-
インド・中東・東アフリカ	2.8	93.0	0.0	0.0	4.2	100.0	2.0	-3.3	-2.9	-0.0	4.2	-
SAFTA	15.6	82.2	0.3	0.0	2.0	100.0	12.5	-1.6	-12.7	-0.0	1.9	-
インド	16.1	81.5	-	-	2.3	100.0	12.7	-14.9	-	-	2.3	-
パキスタン	4.6	92.7	2.7	0.0	0.0	100.0	2.8	44.4	-47.1	-0.1	0.0	-
GCC	0.1	95.2	-	-	4.7	100.0	0.0	-4.7	-	-	4.7	-
EAC	2.7	97.2	-	-	0.1	100.0	-6.7	6.6	-	-	0.1	-
小計	25.7	71.0	2.8	0.0	0.5	100.0	11.9	-14.0	1.7	-0.0	0.4	-
アジア内陸部	1.0	41.7	7.1	15.3	34.9	100.0	-2.0	-6.3	1.4	-27.9	34.8	-
EU28	36.4	61.3	-	2.1	0.1	100.0	2.5	-3.6	-	1.2	-0.0	-
世界計	23.2	70.9	2.2	0.9	2.8	100.0	7.4	-10.4	1.2	-0.7	2.6	-

注・資料共に表2と同じ。

②年平均伸び率（2000-2018）と輸送形態別国地域別輸入構成比

（単位：％）

相手国	2000-2018 平均伸び率						2018 構成比					
	空路	海路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	その他	計	空路	海路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	その他	計
RCEP	17.5	11.9	19.5	-1.9	15.8	13.0	43.7	42.7	87.0	-0.0	2.6	42.4
ASEAN10	17.1	13.1	19.5	-1.9	30.9	14.6	12.3	10.6	87.0	-0.0	2.1	12.4
海のASEAN	15.6	12.4	-	-	13.9	13.0	7.9	7.5	-	-	0.1	7.1
陸のASEAN	21.8	15.5	19.5	-1.9	47.2	17.8	4.3	3.1	87.0	-0.0	2.0	5.3
台湾	22.5	8.9	-	-	14.3	11.4	14.4	6.5	-	-	0.2	8.0
USMCA	13.0	11.0	-	-	9.7	11.7	15.2	7.5	-	-	0.4	8.9
米国	12.4	10.5	-	-	8.9	11.3	13.0	5.4	-	-	0.4	6.9
インド・中東・東アフリカ	25.3	16.2	-7.6	-22.8	61.5	16.4	0.8	8.5	-0.4	-0.0	9.3	6.3
SAFTA	25.5	14.6	-7.6	-22.8	40.5	14.7	0.7	1.3	-0.4	-0.0	0.8	1.1
インド	26.1	14.7	-	-	41.0	15.8	0.7	1.1	-	-	0.8	0.9
パキスタン	14.3	12.6	-7.6	-22.8	13.5	8.6	0.0	0.1	-0.4	-0.0	0.0	0.1
GCC	23.4	16.5	-	-	124.8	16.8	0.0	7.1	-	-	8.5	5.2
EAC	16.0	24.8	-	-	-	24.3	0.0	0.0	-	-	0.0	0.0
小計	16.8	11.7	18.6	-2.0	22.6	12.8	74.1	65.2	86.6	-0.0	12.6	65.7
アジア内陸部	7.8	13.7	16.0	8.2	58.6	14.6	0.1	2.5	13.4	65.1	53.2	4.3
EU28	13.2	12.4	-	18.1	11.8	12.8	19.5	11.1	-	35.0	0.6	12.8
世界計	15.7	12.4	18.1	9.8	30.8	13.3	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に表2に同じ。

化、マラッカジレンマの回避などがその目的として原油・天然ガスの輸入が増えている。

2.2.2. 中国の海路貿易

中国の海路輸出は、財別にみると、加工品（海路輸出の30.0％）と消費財（同30.4％）で6割を占め、資本財（24.1％）、部品（16.4％）と続いている（表4-①）。加工品は、化学品、鉄鋼、繊維、消費財ではアパレルの比率が大きい。2000年と2018年の比率の増減幅は、加工品が7％ポイント増、部品や資本財も拡大している一方で、消費財は15.2％ポイント減と低下している（表4-②）。

中国の海路輸出の56.8％がインド洋太平洋地域向けで、最大は米国、次にASEAN、日本、SAFTAと続いている（表4-③）。中国の海路輸出に占めるインド洋周辺地域・欧州向けの比率は24.9％、北米の21.8％、RCEPの24.4％を上回っている。海路でインド洋を通過する貿易は太平洋貿易に匹敵する規模と推定される。

また、財別では、加工品輸出のうちインド洋太平洋が占める比率は63％、

部品は51.1%、資本財が49.2%、消費財は58%である。特に加工品の海路輸出はインド洋太平洋地域に依存している。加工品の輸出先は、ASEAN、米国、消費財は米国、日本の占める比率が大きい。

海路輸入は、素材（38.8%）と加工品（33.3%）で7割強を占めている（表5-①）。素材は、鉱物性燃料（原油等）、鉄鉱石・石炭、食料品、加工品は鉱物性燃料（ガソリンなど）、化学品、鉄鋼等が主な輸入品目である。

素材の海路輸入に占めるインド洋太平洋の比率は、2018年で45.2%、このうち豪州が15.8%、GCCが13.7%、ASEANが5.6%である（表5-②）豪州は鉄鉱石、GCCは原油である。中国の鉄鉱石の輸入は豪州が61.4%、原油は28.8%、加工品の鉱物性燃料は、GCCが22.1%、ASEANが21.6%、豪州が16.2%、いずれも天然ガスによるものである。

インド洋地域からの海路輸入は、素材が占めるシェアが56.0%、加工品

表4 中国の海路輸出

①地域国別財別輸出比率（2018年）

相手国	素材	加工品				部品	資本財	消費財	総額
			鉄鋼	繊維	化学品				
RCEP	1.5	39.4	7.6	5.2	10.6	14.0	19.8	26.5	100.0
日本	2.7	24.5	3.6	1.3	9.1	17.4	16.9	40.2	100.0
韓国	2.1	37.8	8.7	2.6	14.1	16.0	23.0	21.8	100.0
ASEAN10	1.0	48.9	9.8	9.0	10.4	11.9	20.4	19.1	100.0
海のASEAN	0.7	45.2	8.3	5.3	9.2	12.0	22.3	21.1	100.0
陸のASEAN	1.5	54.9	12.2	15.2	12.5	11.7	17.2	15.7	100.0
豪州	0.2	33.3	5.4	0.9	7.8	12.5	19.0	36.8	100.0
NZ	0.5	34.1	5.1	1.7	11.5	7.4	18.7	41.3	100.0
台湾	2.2	38.0	6.8	1.4	16.1	18.5	19.3	23.0	100.0
USMCA	0.3	22.5	2.7	1.4	6.3	14.9	22.5	42.2	100.0
米国	0.3	21.5	2.4	1.1	6.2	13.8	22.7	44.2	100.0
インド・中東・東アフリカ	0.4	44.4	7.4	9.5	13.1	15.8	19.8	20.7	100.0
SAFTA	0.4	49.0	6.3	12.5	17.1	19.0	19.2	13.6	100.0
インド	0.3	43.3	4.7	4.4	20.8	23.4	20.5	13.8	100.0
パキスタン	0.4	52.9	10.7	15.8	15.6	16.7	18.1	12.6	100.0
その他	0.4	62.4	7.5	32.8	7.7	7.9	16.5	13.5	100.0
GCC	0.4	36.0	9.3	3.6	5.8	10.2	21.1	33.4	100.0
EAC	0.9	37.9	9.4	9.0	7.7	11.4	18.5	31.7	100.0
小計	0.9	33.6	5.6	4.3	9.4	14.7	20.8	31.6	100.0
アジア内陸部	0.4	32.3	5.8	3.9	9.6	15.8	22.7	31.6	100.0
EU28	0.7	25.3	3.2	2.4	7.3	14.2	24.2	37.9	100.0
世界計	0.8	30.0	4.8	4.1	8.1	16.4	24.1	30.4	100.0

注・資料共に表2と同じ。

②輸出比率のシェア変化（2018-2000年）

（単位：％）

相手国	2000-2018 シェア変化								
	素材	加工品	2000-2018 シェア変化			部品	資本財	消費財	総額
			鉄鋼	繊維	化学品				
RCEP	△ 6.8	14.8	3.5	0.9	4.8	3.6	8.2	△ 18.6	0.0
日本	△ 3.8	7.3	0.9	△ 0.6	4.8	8.6	7.4	△ 17.8	0.0
韓国	△ 14.6	△ 0.5	0.3	△ 7.9	7.1	7.1	10.6	△ 2.0	0.0
ASEAN10	△ 7.6	14.2	4.5	2.3	1.8	△ 5.3	3.6	△ 3.7	0.0
海のASEAN	△ 7.6	15.6	4.4	0.1	2.4	△ 7.5	4.9	△ 4.1	0.0
陸のASEAN	△ 8.2	△ 0.8	1.1	2.5	△ 3.5	4.0	3.0	3.1	0.0
豪州	△ 1.9	10.9	2.4	△ 1.9	1.5	6.9	7.0	△ 21.0	0.0
NZ	△ 2.8	14.6	2.2	△ 1.4	4.6	3.1	8.8	△ 21.6	0.0
台湾	△ 6.4	0.3	△ 5.7	△ 0.4	7.4	0.5	2.2	3.7	0.0
USMCA	△ 1.3	7.8	△ 0.5	0.4	2.6	6.5	2.8	△ 13.6	0.0
米国	△ 1.3	7.3	△ 0.6	0.4	2.7	5.6	2.6	△ 12.0	0.0
インド・中東・東アフリカ	△ 3.5	5.8	4.9	△ 8.8	4.1	6.4	8.4	△ 11.9	0.0
SAFTA	△ 6.8	△ 5.2	3.6	△ 13.0	1.3	9.5	6.2	1.9	0.0
インド	△ 15.1	△ 15.5	3.5	△ 10.8	△ 3.8	14.6	10.7	6.7	0.0
パキスタン	0.1	20.9	4.9	12.6	△ 0.1	△ 1.9	1.9	△ 12.6	0.0
その他	△ 1.4	4.1	4.7	△ 11.3	0.4	1.4	1.4	2.5	0.0
GCC	△ 0.5	12.3	7.0	△ 7.8	3.2	0.9	11.5	△ 19.2	0.0
EAC	0.8	2.3	6.6	△ 11.4	2.1	0.1	4.8	△ 6.5	0.0
小計	△ 4.4	11.7	1.7	0.6	4.2	4.9	5.8	△ 16.1	0.0
アジア内陸部	△ 6.7	10.9	5.3	△ 2.7	3.8	13.8	14.2	△ 28.4	0.0
EU28	△ 1.6	5.5	0.5	△ 0.5	0.4	5.0	0.8	△ 7.4	0.0
世界計	△ 3.1	7.0	1.5	△ 1.3	2.8	5.6	7.5	△ 15.2	0.0

注・資料共に表2に同じ。

③財別国地域別輸出構成比（2018年）

（単位：％）

相手国	素材	加工品	2018年輸出構成比			部品	資本財	消費財	総額
			鉄鋼	繊維	化学品				
RCEP	49.8	32.8	39.3	31.7	32.5	21.3	20.6	21.8	25.0
日本	21.5	5.1	4.5	2.0	6.9	6.6	4.3	8.2	6.2
韓国	11.8	5.6	7.9	2.8	7.7	4.3	4.2	3.2	4.4
ASEAN10	15.7	19.5	24.2	26.3	15.4	8.7	10.2	7.5	12.0
海のASEAN	7.1	11.3	12.9	9.7	8.5	5.5	7.0	5.2	7.5
陸のASEAN	8.6	8.2	11.3	16.7	6.9	3.2	3.2	2.3	4.5
豪州	0.6	2.3	2.4	0.5	2.0	1.6	1.7	2.5	2.1
NZ	0.2	0.3	0.3	0.1	0.4	0.1	0.2	0.4	0.3
台湾	4.3	1.9	2.1	0.5	3.0	1.7	1.2	1.2	1.5
USMCA	9.4	16.5	12.1	7.6	17.0	20.0	20.5	30.5	22.0
米国	8.0	13.2	9.2	4.8	14.2	15.6	17.5	26.9	18.5
インド・中東・東アフリカ	4.3	12.3	12.6	19.4	13.4	8.0	6.8	5.7	8.3
SAFTA	2.4	8.6	6.8	16.1	11.1	6.1	4.2	2.4	5.3
インド	1.4	4.8	3.3	3.6	8.5	4.8	2.8	1.5	3.3
パキスタン	0.4	1.4	1.7	3.0	1.5	0.8	0.6	0.3	0.8
GCC	1.3	3.0	4.9	2.2	1.8	1.6	2.2	2.8	2.5
EAC	0.6	0.6	0.9	1.1	0.5	0.3	0.4	0.5	0.5
小計	67.8	63.5	66.1	59.1	65.9	51.1	49.2	59.1	56.8
アジア内陸部	0.9	1.9	2.2	1.7	2.1	1.7	1.7	1.9	1.8
EU28	15.2	13.4	10.4	9.3	14.3	13.9	16.1	19.9	16.0
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注・資料共に表2に同じ。

のうち鉱物性燃料（天然ガスなど）が14.2%、化学品が21.2%となっている。豪州からの海路輸入の75.8%は素材である。

表5 中国の海路輸入（2018年）

①財別・地域国別輸入比率

相手国	2018													(単位: %)		
	素材	鉱物性 燃料等	原油	鉄鉱石	食料品	加工品	鉱物性 燃料等	天然ガス等				部品	資本財	消費財	総額	
								天然ガス等	鉄鋼	繊維	化学品					
RCEP	16.3	3.9	1.1	7.0	0.3	31.1	6.3	2.7	2.4	1.3	13.2	29.5	15.9	8.0	100.0	
日本	2.1	0.0	-	0.0	0.0	32.9	1.3	0.1	5.3	1.6	16.8	27.4	26.5	12.7	100.0	
韓国	0.5	0.0	-	0.0	0.0	41.2	8.1	0.3	3.3	1.1	22.2	36.8	18.2	3.5	100.0	
ASEAN10	16.7	8.8	3.9	0.1	0.2	45.1	10.5	3.5	2.3	2.2	18.6	20.7	8.1	10.0	100.0	
海のASEAN	17.7	11.4	4.5	0.2	0.1	43.9	13.8	4.9	2.8	0.8	15.8	25.7	8.2	5.1	100.0	
陸のASEAN	14.1	2.4	2.4	0.0	0.5	48.2	2.1	0.2	0.9	5.7	25.7	7.8	7.9	22.6	100.0	
豪州	75.8	11.8	0.8	47.3	1.6	19.2	12.1	12.1	0.0	0.0	0.5	0.2	0.2	4.6	100.0	
NZ	29.2	0.2	-	1.1	1.1	16.3	0.0	-	0.0	0.0	7.2	0.4	0.9	53.2	100.0	
台湾	0.5	0.0	-	-	0.1	27.2	0.7	0.1	1.8	2.0	16.7	52.8	17.5	2.0	100.0	
USMCA	30.5	7.3	6.5	0.7	1.8	34.8	3.0	1.7	0.8	0.5	15.1	11.4	6.8	16.6	100.0	
米国	28.6	8.4	7.9	0.1	1.4	34.1	3.9	2.4	1.0	0.6	17.5	10.9	8.0	18.8	100.0	
インド・中東・東アフリカ	56.0	51.4	51.4	1.3	0.0	41.5	14.2	11.2	0.3	2.1	21.2	0.5	0.5	1.6	100.0	
SAFTA	18.1	0.0	-	6.6	0.1	66.1	6.3	0.2	1.8	13.3	23.8	2.8	3.0	10.1	100.0	
インド	19.7	-	-	7.9	0.0	68.1	7.3	0.2	2.2	9.0	28.2	3.2	3.3	5.8	100.0	
パキスタン	11.8	0.0	-	0.4	0.3	72.0	1.0	-	0.0	46.4	0.5	0.0	0.5	15.8	100.0	
GCC	62.9	61.1	61.1	0.3	0.0	36.9	15.8	13.2	0.1	0.1	20.8	0.1	0.0	0.0	100.0	
EAC	53.1	0.0	-	2.1	2.6	45.0	-	-	-	2.2	0.7	0.0	0.0	1.8	100.0	
小計	21.0	9.6	7.6	4.8	0.4	32.4	6.2	3.3	1.9	1.4	14.8	26.5	13.1	7.6	100.0	
アジア内陸部	67.4	58.1	52.6	2.7	2.1	26.9	4.0	1.1	1.4	0.3	4.3	0.3	0.1	5.3	100.0	
EU28	7.6	2.6	2.6	0.0	0.3	25.4	1.5	0.3	2.9	1.1	11.1	19.6	17.4	30.2	100.0	
世界計	30.8	15.6	14.2	4.9	0.4	29.5	4.8	2.5	1.9	1.1	11.8	19.9	10.8	9.4	100.0	

注・資料共に表2と同じ。

②財別国地域別輸入構成比

相手国	2018													(単位: %)		
	素材	鉱物性 燃料等	原油	鉄鉱石	食料品	加工品	鉱物性 燃料等	天然ガス等				部品	資本財	消費財	総額	
								天然ガス等	鉄鋼	繊維	化学品					
RCEP	22.9	10.7	3.2	61.8	31.1	45.6	57.0	46.0	56.2	52.4	48.4	64.3	63.3	36.7	43.3	
日本	0.6	0.0	-	0.0	1.0	10.1	2.4	0.3	25.6	13.3	12.9	12.5	22.2	12.2	9.1	
韓国	0.1	0.0	-	0.0	0.1	12.7	15.5	1.0	16.0	9.1	17.1	16.9	15.3	3.4	9.1	
ASEAN10	5.6	5.9	2.9	0.3	4.8	15.9	22.9	14.5	12.6	20.7	16.4	10.8	7.8	11.1	10.4	
海のASEAN	4.3	5.4	2.4	0.2	1.4	11.1	21.6	14.2	11.2	5.3	10.0	9.7	5.6	4.0	7.5	
陸のASEAN	1.3	0.5	0.5	0.0	3.5	4.8	1.3	0.2	1.4	15.4	6.4	1.2	2.2	7.1	2.9	
豪州	15.8	4.8	0.3	61.4	23.5	4.2	16.2	30.3	0.1	0.0	0.3	0.1	0.1	3.1	6.4	
NZ	0.7	0.0	-	0.1	1.7	0.4	0.0	-	0.0	0.0	0.4	0.0	0.1	3.9	0.7	
台湾	0.1	0.0	-	-	1.5	6.7	1.1	0.2	6.8	13.6	10.3	19.4	11.8	1.6	7.3	
USMCA	7.7	3.6	3.6	1.1	32.1	9.2	4.9	5.3	3.5	3.4	10.0	4.5	4.9	13.8	7.8	
米国	5.3	3.1	3.2	0.1	18.3	6.6	4.6	5.3	3.0	3.2	8.5	3.1	4.2	11.4	5.7	
インド・中東・東アフリカ	14.5	28.2	28.8	2.0	0.4	11.2	23.7	34.9	1.4	15.4	14.3	0.2	0.4	1.4	8.0	
SAFTA	0.7	0.0	-	1.6	0.1	2.7	1.6	0.1	1.2	14.9	2.5	0.2	0.3	1.3	1.2	
インド	0.7	-	-	1.6	0.0	2.4	1.6	0.1	1.2	8.4	2.4	0.2	0.3	0.6	1.0	
パキスタン	0.1	0.0	-	0.0	0.1	0.3	0.0	-	0.0	5.7	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	
GCC	13.7	26.2	28.8	0.4	0.0	8.4	22.1	34.8	0.2	0.4	11.8	0.0	0.0	0.0	6.7	
EAC	0.1	0.0	-	0.0	0.3	0.1	-	-	-	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
小計	45.2	40.5	35.6	64.9	65.1	72.7	86.6	86.4	67.9	84.9	82.9	88.4	80.4	53.4	66.3	
アジア内陸部	5.4	9.1	9.1	1.3	11.6	2.2	2.1	1.1	1.8	0.7	0.9	0.0	0.0	1.4	2.5	
EU28	2.7	1.9	2.1	0.0	7.2	9.6	3.4	1.2	17.3	11.7	10.4	11.0	17.9	35.8	11.1	
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

注・資料共に表2と同じ。

表6 中国の輸送形態別地域国別原油（HS2709）輸入（2018年）

(単位:100万ドル)

相手国	海路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	その他			計
					昆明	ハルビン	
RCEP	6,868	-	-	-	-	-	6,868
ASEAN10	6,142	-	-	-	-	-	6,142
海のASEAN	5,078	-	-	-	-	-	5,078
インドネシア	252	-	-	-	-	-	252
マレーシア	4,826	-	-	-	-	-	4,826
陸のASEAN	1,063	-	-	-	-	-	1,063
タイ	361	-	-	-	-	-	361
ベトナム	703	-	-	-	-	-	703
豪州	727	-	-	-	-	-	727
USMCA	7,626	-	-	-	-	-	7,626
米国	6,778	-	-	-	-	-	6,778
インド・中東・東アフリカ	61,363	-	-	4,885	4,885	-	66,248
GCC	61,363	-	-	4,885	4,885	-	66,248
小計	75,857	-	-	4,885	4,885	-	80,742
アジア内陸部	19,374	338	30	20,074	-	-	39,816
ロシア	18,586	-	7	19,372	-	14,497	37,965
CIS	788	-	-	702	-	-	1,490
モンゴル	-	338	22	-	-	-	360
EU28	4,373	-	-	-	-	-	4,373
世界計	213,276	338	30	25,552	5,478	14,497	239,196

資料：中国貿易統計より ITI 作成

中国の原油・天然ガス輸入

中国の原油輸入額は、2018年で2391億ドル、このうち、海路が2132億ドル、その他（パイプライン）が255億ドル、それに陸路（自動車、鉄道）が34億ドルとなっている（表6）。

海路の輸入先は、GCC、ロシア、米国、ASEAN（マレーシア）である。ここ数年の変化としては、パイプラインによる輸入である。ミャンマーのチャオピューを経由してパイプラインで昆明に送られたGCCの原油が48億ドル、ロシアからは144億ドルがハルピンで通関されている。

中国の天然ガス（HS2711）の輸入は、2018年で500億ドル、このうち海路が382億ドル、その他（パイプライン）が117億ドルとなっている（表7）。海路の輸入先は、GCC、豪州、ASEAN、米国、パイプラインは中央アジアとミャンマーから供給されている。

表7 中国の輸送形態別地域国別天然ガス等 (HS2711) 輸入額 (2018年)

(単位:100万ドル)

相手国	空路	海路	陸路 (自動車)	陸路 (鉄道)	その他			計
						ウルムチ	昆明	
RCEP	0	17,600	-	-	1,081	-	1,069	18,681
ASEAN10	-	5,535	-	-	1,081	-	1,069	6,615
海のASEAN	-	5,446	-	-	11	-	-	5,457
陸のASEAN	-	89	-	-	1,069	-	1,069	1,158
ミャンマー	-	-	-	-	1,069	-	1,069	1,069
豪州	-	11,572	-	-	-	-	-	11,572
USMCA	0	2,030	-	-	0	-	-	2,030
米国	0	2,030	-	-	-	-	-	2,030
インド・中東・東アフリカ	-	13,333	-	-	50	-	-	13,383
SAFTA	-	29	-	-	-	-	-	29
GCC	-	13,304	-	-	50	-	-	13,354
小計	0	33,044	-	-	1,131	-	1,069	34,175
アジア内陸部	0	402	92	-	10,573	10,573	-	11,067
ロシア	0	402	1	-	-	-	-	403
CIS	-	-	91	-	10,573	10,573	-	10,664
トルクメニスタン	-	-	-	-	7,962	7,962	-	7,962
ウズベキスタン	-	-	-	-	1,433	1,433	-	1,433
カザフスタン	-	-	91	-	1,178	1,178	-	1,269
EU28	0	476	-	-	-	-	-	476
世界計	0	38,248	92	-	11,703	10,573	1,069	50,044

資料：中国貿易統計よりITI作成

2.2.3. 中国の空路貿易のけん引力はIT製品

中国の空路貿易の成長率は、2000～2018年間で輸出が17.9%、輸入が15%と最も高い伸び率を見せている。多種多様な貨物を大規模に送る事ができることを海上輸送の利点とすれば、迅速に貨物を運べる事が航空輸送の利点である。空路貿易の成長は、付加価値の高い製品の生産では、国際的な分業が発達していること、海上輸送に比べて輸送日数が短い航空輸送を用いることでジャスト・イン・タイムの生産体制が一段と高度化していることなどが要因として指摘されている。空路輸出の最大品目であるIT（情報技術）製品の生産は、まさに、ジャスト・イン・タイムの生産体制が敷かれ、軽量で付加価値が高い品目である。

空路貿易に占めるIT製品の比率は、2018年で輸出が78.1%、このうち部品が32.3%、資本財が44.8%、一方、IT製品の輸入比率は67.9%、このうち部品が45.3%、資本財が12.0%である。IT製品の資本財にはPC、

表8 中国の空路輸出 (2018年)

①地域国別財別輸出比率

(単位:%)

相手国	加工品	部品		資本財		消費財		総額	
			IT		IT		IT		IT
RCEP	7.6	51.1	47.4	36.5	33.3	4.7	0.7	100.0	81.5
日本	8.0	23.2	17.4	60.0	56.7	8.8	1.4	100.0	75.5
韓国	5.2	71.5	69.5	21.5	19.7	1.6	0.3	100.0	89.6
ASEAN10	8.9	63.8	60.3	24.5	20.4	2.9	0.5	100.0	81.3
海のASEAN	7.1	60.2	56.6	29.8	25.5	3.0	0.6	100.0	82.7
陸のASEAN	11.9	70.1	66.6	15.4	11.7	2.6	0.4	100.0	78.8
豪州	4.9	7.1	4.5	76.3	74.5	11.7	1.1	100.0	80.2
NZ	11.8	6.3	3.5	63.7	60.0	16.9	1.3	100.0	64.7
台湾	5.4	75.4	73.4	17.8	16.1	1.4	0.3	100.0	89.8
USMCA	5.2	19.2	15.5	69.1	66.7	6.5	0.7	100.0	82.9
米国	5.0	18.7	15.1	70.2	68.0	6.1	0.7	100.0	83.8
インド・中東・東アフリカ	16.4	28.5	23.1	44.6	40.8	10.1	3.2	100.0	67.1
SAFTA	21.3	38.2	32.7	32.6	27.6	7.6	4.5	100.0	64.8
インド	17.7	42.2	36.6	32.5	29.1	7.2	4.9	100.0	70.7
パキスタン	33.6	11.4	4.9	49.7	11.5	5.0	0.7	100.0	17.1
GCC	7.4	10.5	5.0	68.2	66.9	13.6	0.8	100.0	72.7
EAC	10.7	15.5	11.0	20.0	15.6	53.8	2.2	100.0	28.9
小計	7.0	35.8	32.1	51.4	48.6	5.8	0.9	100.0	81.6
アジア内陸部	9.4	6.3	2.9	49.0	46.4	35.2	1.1	100.0	50.5
EU28	10.1	21.2	14.9	57.1	53.0	11.5	1.3	100.0	69.3
世界計	7.7	36.4	32.3	48.1	44.8	7.8	0.9	100.0	78.1

②財別国地域別輸出構成比

(単位:%)

相手国	加工品	部品		資本財		消費財		総額	
			IT		IT		IT		IT
RCEP	23.2	33.2	34.7	17.9	17.6	14.4	18.4	23.6	24.7
日本	6.4	3.9	3.3	7.7	7.8	7.0	9.1	6.2	6.0
韓国	3.7	10.7	11.8	2.4	2.4	1.1	1.9	5.5	6.3
ASEAN10	12.0	18.2	19.4	5.3	4.7	3.8	5.5	10.4	10.8
海のASEAN	6.0	10.8	11.4	4.1	3.7	2.6	4.0	6.5	6.9
陸のASEAN	5.9	7.4	8.0	1.2	1.0	1.3	1.5	3.9	3.9
豪州	0.9	0.3	0.2	2.3	2.4	2.1	1.7	1.4	1.5
NZ	0.2	0.0	0.0	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.1
台湾	3.1	9.3	10.2	1.7	1.6	0.8	1.6	4.5	5.2
USMCA	20.5	15.9	14.5	43.4	44.9	25.3	22.2	30.2	32.1
米国	17.9	14.2	12.9	40.3	41.8	21.5	20.2	27.6	29.6
インド・中東・東アフリカ	10.7	3.9	3.6	4.6	4.6	6.5	16.8	5.0	4.3
SAFTA	9.0	3.4	3.3	2.2	2.0	3.2	15.4	3.3	2.7
インド	6.6	3.3	3.3	1.9	1.9	2.7	14.9	2.9	2.6
パキスタン	0.7	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.1	0.2	0.0
GCC	1.6	0.5	0.3	2.4	2.5	3.0	1.4	1.7	1.6
EAC	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.1	0.1	0.0
小計	57.6	62.4	63.0	67.6	68.7	47.0	59.0	63.3	66.2
アジア内陸部	2.3	0.3	0.2	1.9	1.9	8.5	2.2	1.9	1.2
EU28	25.7	11.4	9.0	23.1	23.0	28.7	27.4	19.5	17.3
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：中国貿易統計より ITI 作成

IT 製品は、コンピュータ・同周辺機器、通信機・同部品、電子部品、映像機器など

携帯電話（サマーとフォン）が含まれている（表8）。IT製品の資本財輸出先は、米国、EU、日本で、これら地域で中国の空路によるIT資本財の7割以上を占めている。一方、輸入では、IT部品の比率が高い。日本、韓国、台湾、ASEAN、米国が主な輸入先で中国のIT部品空路輸入の9割以上を占めている（表9）。

中国のIT製品貿易で空路が占める比率は、輸出が41.8%、輸入が47.6%を占めている（表10）。輸出では海路が空路を上回っている。最終財の輸出では空路より海路のほうが大きいためである。輸入では、空路が海路を上回っている。これは部品輸入が空路に頼っているためである。

中国のIT製品貿易で空路が伸びている理由の一つは、IT生産の集積地が沿海部から内陸部に移転していることである。携帯電話やPCの生産は、リーマンショック後に鄭州、重慶、武漢などに移転したが、部品調達や完成品輸出に空路が利用されている。

表9 中国の空路輸入（2018年）

①地域国別財別輸入比率

（単位：％）

相手国	加工品	部品	IT		資本財	消費財		IT	総額	IT
			IT	IT		IT	IT			
RCEP	10.1	67.8	63.3	17.3	13.9	4.9	1.2	100.0	78.4	
日本	18.4	51.0	39.6	25.9	18.2	5.0	0.8	100.0	58.6	
韓国	4.0	85.9	84.4	7.7	4.7	2.4	1.3	100.0	90.4	
ASEAN10	6.7	67.2	62.4	20.5	18.6	5.7	1.9	100.0	82.9	
海のASEAN	7.0	65.3	63.1	25.1	22.9	2.7	0.2	100.0	86.2	
陸のASEAN	6.1	70.7	60.9	11.6	10.2	11.6	5.3	100.0	76.4	
豪州	76.3	2.3	1.5	2.3	1.4	18.8	0.1	100.0	3.0	
NZ	9.4	2.1	1.0	2.7	1.6	82.1	-	100.0	2.6	
台湾	4.9	87.3	86.3	7.2	5.6	0.6	0.1	100.0	91.9	
USMCA	20.7	30.9	21.1	40.8	12.8	7.5	0.2	100.0	34.2	
米国	17.8	31.4	21.3	44.2	13.4	6.7	0.2	100.0	34.9	
インド・中東・東アフリカ	66.4	11.1	3.9	6.7	4.3	15.4	0.0	100.0	8.2	
SAFTA	66.7	11.1	3.9	6.8	4.3	15.1	0.0	100.0	8.3	
インド	74.8	11.9	3.9	7.2	4.8	5.8	0.0	100.0	8.7	
パキスタン	24.2	0.2	0.0	10.1	0.0	65.0	-	100.0	0.0	
GCC	69.0	15.0	2.0	4.6	2.3	11.4	0.0	100.0	4.3	
EAC	0.5	0.7	0.7	0.1	0.0	75.3	0.0	100.0	0.7	
小計	12.0	62.9	57.9	20.4	12.0	4.8	0.8	100.0	70.7	
アジア内陸部	41.7	15.4	5.0	31.7	6.4	7.4	0.0	100.0	11.5	
EU28	17.2	27.4	11.9	35.7	14.1	19.4	0.3	100.0	26.2	
世界計	16.2	52.4	45.3	22.9	12.0	8.5	0.6	100.0	58.0	

資料：中国貿易統計よりITI作成

②財別国地域別輸入構成比

(単位:%)

相手国	加工品	部品		資本財		消費財		総額	
			IT		IT		IT		IT
RCEP	26.7	55.5	59.9	32.4	49.5	24.8	84.2	42.9	58.0
日本	10.1	8.7	7.8	10.1	13.5	5.2	11.4	8.9	9.0
韓国	3.4	22.5	25.5	4.6	5.4	4.0	27.8	13.7	21.4
ASEAN10	5.0	15.5	16.7	10.8	18.7	8.2	37.1	12.1	17.3
海のASEAN	3.5	9.9	11.1	8.7	15.2	2.5	2.6	8.0	11.8
陸のASEAN	1.6	5.6	5.6	2.1	3.5	5.7	34.5	4.1	5.5
豪州	6.6	0.1	0.0	0.1	0.2	3.1	0.1	1.4	0.1
NZ	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	-	0.1	0.0
台湾	4.1	22.9	26.2	4.4	6.4	1.0	1.1	13.7	21.8
USMCA	20.2	9.3	7.4	28.3	16.9	14.1	5.8	15.8	9.3
米国	15.1	8.2	6.5	26.6	15.4	10.9	3.7	13.8	8.3
インド・中東・東アフリカ	3.0	0.2	0.1	0.2	0.3	1.3	0.0	0.7	0.1
SAFTA	2.9	0.1	0.1	0.2	0.3	1.3	0.0	0.7	0.1
インド	2.8	0.1	0.1	0.2	0.2	0.4	0.0	0.6	0.1
パキスタン	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	-	0.0	0.0
GCC	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
EAC	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	54.0	87.9	93.5	65.2	73.1	41.1	91.1	73.2	89.2
アジア内陸部	0.4	0.1	0.0	0.2	0.1	0.2	0.0	0.2	0.0
EU28	21.4	10.6	5.3	31.6	23.8	46.2	8.3	20.2	9.2
世界計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：①と同じ

2.2.5. 中国の陸路貿易

陸路貿易は、メコン地域とはトラック輸送、CIS ロシアとは鉄道輸送、また、一帯一路構想によりユーラシア大陸を横断して欧州に行く鉄道網が整備されて、鉄道輸送が開始している。目的は、中国の主要都市から定期的な鉄道貨物サービスを確立することで、海上輸送に代わり、中央アジア経由で欧州へとつながる貿易回廊を整備することであったⁱⁱⁱ。新型コロナウイルスの世界的大流行によって、航空・海上輸送の寸断や価格高騰で、鉄道経由の貨物輸送への需要が高まっている。

欧州行きの多くは中国中・西部の拠点都市である成都や重慶、西安、鄭州を始点とし、欧州側の終点はドイツ西部のデュースブルクや北部ハンブルク、ポーランドのワルシャワなどとなっている。中国—ドイツ間の鉄道輸送にかかる時間は、従来は17日であったが最近ではか11日に短縮された。新たな経路の整備や通関手続きの迅速化に加え、ロシアが領土内を通過する一部貨物に対する厳しい規制を解除したことなどが背景にある。これに対し、

表 10 中国の輸送形態別 IT 製品部品貿易

①輸出

(単位:%)

相手国	空路			海路			陸路 (自動車)			陸路 (鉄道)			計		
	最終財	部品		最終財	部品		最終財	部品		最終財	部品		最終財	部品	
ROEP	10.3	4.8	5.5	9.3	6.3	3.0	1.7	1.3	0.4	0.0	0.0	0.0	21.3	12.4	8.9
日本	2.5	2.0	0.5	2.5	1.7	0.8	-	-	-	-	-	-	5.0	3.7	1.3
韓国	2.6	0.6	2.0	2.5	2.1	0.5	-	-	-	-	-	-	5.2	2.7	2.5
ASEAN10	4.5	1.6	2.9	3.5	2.1	1.4	1.7	1.3	0.4	0.0	0.0	0.0	9.8	5.0	4.8
海のASEAN	2.9	1.1	1.8	2.6	1.6	1.0	-	-	-	-	-	-	5.5	2.7	2.9
陸のASEAN	1.6	0.5	1.1	0.9	0.5	0.4	1.7	1.3	0.4	0.0	0.0	0.0	4.2	2.3	1.9
台湾	2.2	0.4	1.8	0.7	0.4	0.4	-	-	-	-	-	-	2.9	0.8	2.1
USMCA	13.4	11.2	2.2	9.9	7.3	2.5	-	-	-	-	-	-	23.3	18.6	4.7
米国	12.4	10.4	1.9	8.4	6.4	1.9	-	-	-	-	-	-	20.8	16.9	3.9
インド・中東・東アフリカ	1.8	1.5	0.3	3.5	2.3	1.2	0.1	0.1	0.0	-	-	-	5.4	3.9	1.5
小計	27.7	18.0	9.7	23.5	16.3	7.2	1.8	1.3	0.4	0.0	0.0	0.0	52.9	35.7	17.3
アジア内陸部	0.5	0.5	0.0	0.5	0.3	0.2	0.5	0.5	0.1	0.2	0.2	0.1	1.8	1.4	0.4
EU28	7.2	5.8	1.4	7.1	5.2	1.9	-	-	-	0.9	0.8	0.1	15.2	11.8	3.4
世界計	41.8	26.0	15.8	54.7	36.2	18.4	2.3	1.8	0.5	1.2	1.0	0.2	100.0	65.1	34.9

注・資料共に表2と同じ。

②輸入

(単位:%)

相手国	空路			海路			陸路 (自動車)			陸路 (鉄道)			計		
	最終財	部品		最終財	部品		最終財	部品		最終財	部品		最終財	部品	
ROEP	27.6	5.8	21.8	33.9	9.4	24.5	5.1	3.3	1.8	0.0	0.0	0.0	66.6	18.5	48.2
日本	4.3	1.2	3.1	5.0	2.2	2.8	-	-	-	-	-	-	9.3	3.4	5.9
韓国	10.2	0.8	9.4	8.5	2.0	6.5	-	-	-	-	-	-	18.7	2.8	15.9
ASEAN10	8.2	2.4	5.9	5.8	1.0	4.9	5.1	3.3	1.8	0.0	0.0	0.0	19.2	6.7	12.5
海のASEAN	5.6	1.4	4.2	5.4	0.8	4.6	-	-	-	-	-	-	11.1	2.2	8.8
陸のASEAN	2.6	1.0	1.6	0.4	0.2	0.3	5.1	3.3	1.8	0.0	0.0	0.0	8.1	4.4	3.7
台湾	10.4	0.7	9.7	10.0	1.0	9.0	-	-	-	-	-	-	20.4	1.7	18.7
USMCA	4.4	1.8	2.7	1.3	0.5	0.8	-	-	-	-	-	-	5.7	2.3	3.4
米国	3.9	1.6	2.3	0.8	0.4	0.4	-	-	-	-	-	-	4.8	2.0	2.8
インド・中東・東アフリカ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-	0.1	0.0	0.1
小計	42.5	8.3	34.2	45.2	10.9	34.4	5.1	3.3	1.8	0.0	0.0	0.0	92.9	22.5	70.4
アジア内陸部	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
EU28	4.4	2.3	2.0	1.7	0.9	0.8	-	-	-	0.0	0.0	0.0	6.1	3.2	2.9
世界計	47.6	10.9	36.7	47.2	11.9	35.3	5.1	3.3	1.8	0.0	0.0	0.0	100.0	26.2	73.8

注・資料共に表2と同じ。

航空輸送に要する時間は税関チェックや回収・配送などを含めると約1週間で、海上輸送は6週間必要となる。

陸路貿易で注目されるのは、陸のASEANにおける陸路によるIT貿易の発達である。中国のIT貿易に占める陸のASEANの占める比率は、輸出で陸路(自動車)が1.7%、輸入は5.1%と空路、海路を上回っている(表10)。中国の華南経済圏との結びつきの強さを示すものである。

3. 西進する中国と東進するインドの貿易

3.1. 躍進の中国、停滞のインド

インドの貿易成長率は、2000～2018年間で11.9%と中国の13%に次ぐ高い成長率を記録している。しかし、中国とインドの貿易格差は、拡大している。インド洋太平洋地域内貿易に占める中国の比率とインドの比率を比較すると、インドが成長しているとはいえ、中国とインドの貿易額の格差は大きく拡大しており、輸出額を比較すると、中国の躍進に対してインドの停滞は拭えない。

インド洋太平洋地域内貿易にける構造変化は、第1に米国（USMCA）の比重が低下していることである。インド洋太平洋地域内貿易に占める米国の比率は、2018年で輸出が15.9%（28.0%）、輸入が25.9%（37.1%）と輸入ではインド洋・太平洋地域内の最大の輸入国である。しかし、2000年と比べると米国の比率は、輸出で6.7%ポイント減、輸入では9.8%ポイント減と大幅に低下している（表11-②）

第2が米国の減少を補っているのが中国である。中国が占める比率は、2018年で輸出が21.7%、輸入は14.3%に拡大している。なお、成長率が高いインドの比率は、輸出で3.0%、輸入で4.3%に過ぎない（表11-①）。2000年と比べて、中国は輸出で15.1%ポイント増、輸入は9.0%ポイント増拡大しているのに対して、インドは輸出が2.0%ポイント増、輸入が2.7%ポイント増にとどまっている。中国に次ぐ成長率でインドの貿易も拡大しているが、貿易額の規模は、到底追いつくことができないほどの大きな格差である。

第3にインド洋地域では、輸入の比率が上昇している。2018年でインド洋太平洋地域内貿易に占めるインド洋地域の輸入は11.0%、2000年と比べて5.7%ポイントの増加を見ている。この11%のうち中国が占める比率は2.8%、2000年と比べて2.5%ポイント増となっている。中国の輸出にとってインド洋地域は、対日輸出を上回る成長地域である。

表 11 インド太平洋地域内貿易構成比とシェア増減 (2018年)

①地域国別貿易構成比

(単位:%)

輸出国	輸入国 RCEP +台湾	RCEP				台湾	USMCA	米国	インド・中東 東アフリカ	SAFTA	インド	GCC	EAC	合計
		日本	中国	ASEAN 10										
RCEP+台湾	39.2	36.7	5.4	10.5	14.7	2.4	16.0	13.8	5.8	3.7	2.6	1.9	0.2	60.9
RCEP	36.4	34.0	5.1	9.2	13.9	2.4	15.4	13.2	5.6	3.6	2.5	1.8	0.2	57.4
日本	5.7	5.0	-	2.2	1.7	0.6	2.5	2.1	0.5	0.2	0.2	0.3	0.0	8.7
中国	10.4	9.6	2.2	-	4.9	0.7	8.5	7.3	2.8	1.8	1.2	0.9	0.1	21.7
韓国	4.9	4.6	0.5	2.5	1.5	0.3	1.4	1.1	0.5	0.3	0.2	0.2	0.0	6.8
ASEAN10	12.2	11.6	1.7	3.1	5.2	0.6	2.7	2.5	1.5	1.1	0.8	0.4	0.0	16.5
USMCA	7.0	6.5	1.3	2.3	1.4	0.5	19.5	10.6	1.5	0.7	0.6	0.7	0.0	28.0
米国	6.0	5.6	1.1	1.8	1.3	0.5	8.6	-	1.3	0.6	0.5	0.7	0.0	15.9
インド・中東・東アフリカ	5.7	5.5	1.2	1.6	1.6	0.2	1.7	1.5	3.7	1.8	1.1	1.7	0.2	11.1
SAFTA	1.2	1.1	0.1	0.3	0.6	0.0	1.1	1.0	1.2	0.5	0.1	0.7	0.1	3.5
インド	1.0	1.0	0.1	0.2	0.5	0.0	0.9	0.8	1.1	0.4	-	0.6	0.1	3.0
GCC	4.5	4.3	1.2	1.3	1.1	0.2	0.6	0.5	2.4	1.3	1.0	1.0	0.1	7.5
EAC	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
合計	51.9	48.7	8.0	14.3	17.8	3.1	37.1	25.9	11.0	6.2	4.3	4.3	0.5	100.0

注：輸出ベース

資料：IMF；DOT（2020年11月）台湾の輸出のみ台湾貿易統計より ITI作成

②シェア変化 (2018-2000)

(単位:%)

輸出国	輸入国 RCEP +台湾	RCEP				台湾	USMCA	米国	インド・中東 東アフリカ	SAFTA	インド	GCC	EAC	合計
		日本	中国	ASEAN 10										
RCEP+台湾	10.1	11.0	△ 1.5	7.1	4.0	△ 0.9	△ 1.9	△ 2.6	3.5	2.5	1.9	0.8	0.2	11.7
RCEP	9.5	10.4	△ 1.0	6.0	4.0	△ 0.9	△ 0.8	△ 1.6	3.5	2.5	1.9	0.8	0.2	12.1
日本	△ 2.4	△ 1.4	0.0	0.8	△ 1.4	△ 1.0	△ 4.7	△ 4.5	△ 0.0	0.1	0.1	△ 0.1	0.0	△ 7.1
中国	6.7	6.2	0.3	0.0	4.1	0.5	5.9	4.9	2.5	1.6	1.1	0.7	0.1	15.1
韓国	1.7	1.8	△ 0.5	1.6	0.6	△ 0.1	△ 0.6	△ 0.6	0.1	0.1	0.2	△ 0.0	0.0	1.3
ASEAN10	2.1	2.5	△ 0.9	2.3	0.7	△ 0.3	△ 1.2	△ 1.2	0.7	0.6	0.5	0.1	0.0	1.7
USMCA	△ 2.5	△ 1.9	△ 1.9	1.4	△ 0.8	△ 0.6	△ 11.6	△ 7.2	0.7	0.5	0.4	0.2	△ 0.0	△ 13.4
米国	△ 2.8	△ 2.2	△ 1.8	1.1	△ 0.8	△ 0.6	△ 4.5	0.0	0.6	0.4	0.3	0.2	△ 0.0	△ 6.7
インド・中東・東アフリカ	0.1	0.1	△ 0.7	0.4	0.5	△ 0.0	0.1	0.1	1.4	0.7	0.3	0.6	0.1	1.7
SAFTA	0.8	0.8	△ 0.0	0.2	0.4	0.0	0.3	0.2	0.8	0.3	0.0	0.4	0.1	1.9
インド	0.7	0.7	△ 0.0	0.2	0.4	0.0	0.4	0.4	0.8	0.3	0.0	0.4	0.1	2.0
GCC	△ 0.7	△ 0.6	△ 0.7	0.2	0.1	△ 0.1	△ 0.2	△ 0.2	0.6	0.4	0.3	0.2	0.0	△ 0.3
EAC	0.0	0.0	△ 0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
合計	7.7	9.3	△ 4.1	9.0	3.8	△ 1.6	△ 13.4	△ 9.8	5.7	3.8	2.7	1.6	0.2	0.0

注：資料共に①に同じ。

南西アジア (SAFTA)、東アフリカ (EAC) は、伝統的にインドが浸透していた地域であったが、貿易 (輸出) では、今や中国化が進んでいる。SAFTA (インドを除く) や GCC、EAC の輸入では、中国がインドを上回っている。インド太平洋貿易では、経済成長が見込まれる有力な新興国を多く抱えており、貿易も伸びているが、インドはこうした諸国を取り込めずにいる。以下では、ASEAN、SAFTA、EAC におけるインドと中国の貿易

を比較する。

3.2. ASEAN 貿易における中国とインド

中国の西進は、まず ASEAN から始まりインド、パキスタン、バングラデシュへと展開して地域を広げている。中国の ASEAN 貿易は、初めはシ

表 12 中国とインドの ASEAN 輸出・輸入 (財・業種別、2000、2019 年)

①輸出

(単位:100万ドル)

財 業種	中国				インド			
	2000		2019		2000		2019	
	ASEAN 10	メコン	ASEAN 10	メコン	ASEAN 10	メコン	ASEAN 10	メコン
素材	1,231	294	2,704	1,466	119	16	1,373	525
加工品	5,307	1,916	141,091	68,890	1,485	553	16,875	5,073
化学品	1,313	526	29,310	14,867	375	126	3,663	1,133
有機化学品	298	114	5,931	2,790	177	60	1,911	419
医薬品及び医療用品	21	4	313	142	17	10	128	56
プラスチック	139	31	10,756	5,720	64	29	454	212
ゴム	42	13	792	449	3	1	84	58
鉄鋼	785	347	23,107	11,781	139	58	2,221	1,434
繊維	1,088	492	26,859	19,046	166	35	793	495
食料品	75	38	1,350	561	243	72	474	320
部品	3,930	732	74,773	38,015	322	44	3,474	1,156
一般機械	1,443	445	14,593	6,520	135	10	1,561	398
電気機器	2,123	206	53,159	28,094	107	8	651	268
IT	2,950	514	50,329	26,283	114	4	334	105
資本財	3,107	654	77,061	30,694	107	33	5,459	937
一般機械	1,066	249	33,678	14,924	47	12	1,153	565
電気機器	1,498	235	25,953	10,978	24	4	364	121
携帯電話	-	-	10,096	4,315	-	-	11	1
IT	1,546	189	32,583	12,001	30	2	553	109
消費財	3,766	872	67,028	26,807	597	126	6,732	3,374
食料品	713	104	15,006	8,099	277	40	3,846	2,356
アパレル	706	67	11,202	4,528	73	4	295	78
化学品	294	86	6,113	2,312	118	65	1,267	669
乗用車	1	0	973	243	7	0	232	81
二輪自動車	623	424	968	404	2	0	183	20
白物家電	48	14	1,387	548	1	0	11	1
電気機器	378	51	3,605	1,655	8	0	31	7
映像機器類	232	14	1,712	789	4	0	22	4
履物	158	31	5,242	1,846	6	0	50	15
家具・寝具等	62	4	4,298	1,238	0	0	8	3
がん具等	103	16	4,688	1,271	1	0	8	1
IT	300	17	1,877	857	6	0	23	4
総額	17,334	4,476	360,276	165,741	2,654	775	33,958	11,045
IT	4,804	721	84,815	39,151	149	6	910	217

資料：中国・インドの貿易統計より ITI 作成

②輸入

(単位:100万ドル)

財 業 種	中国				インド			
	2000		2019		2000		2019	
	ASEAN 10	メコン	ASEAN 10	メコン	ASEAN 10	メコン	ASEAN 10	メコン
素材	3,273	1,414	31,400	9,541	683	172	12,683	772
加工品	8,989	2,062	80,226	25,181	1,916	143	23,565	5,710
化学品	2,867	841	28,500	11,298	540	53	8,103	2,404
有機化学品	634	109	7,270	2,053	211	8	2,478	532
医薬品及び医療用品	1	0	28	13	8	1	96	0
プラスチック	1,619	637	11,256	4,567	85	28	2,341	955
ゴム	84	37	4,629	3,527	20	9	396	121
鉄鋼	266	142	4,282	501	31	11	1,941	473
繊維	524	156	4,260	3,368	126	39	775	436
食料品	80	47	2,016	1,557	11	2	370	109
部品	6,612	1,346	102,767	43,070	789	109	7,872	3,569
一般機械	1,846	611	6,766	2,707	398	84	2,086	533
電気機器	4,621	697	92,025	37,534	348	21	4,614	2,455
IT	6,184	1,225	93,850	37,854	606	91	4,624	2,282
資本財	2,449	348	33,781	16,246	633	47	8,771	1,993
一般機械	1,672	240	19,108	10,195	459	24	3,227	762
電気機器	671	96	8,988	4,643	110	22	2,603	1,034
携帯電話	-	-	211	163	-	-	134	30
IT	1,637	200	27,320	13,311	475	27	4,901	1,302
消費財	808	331	26,136	18,105	205	59	4,372	3,032
食料品	449	282	12,001	8,694	97	41	1,053	663
アパレル	14	6	2,868	2,399	6	4	115	89
化学品	77	13	1,097	497	18	5	474	148
乗用車	1	1	776	707	0	0	27	1
二輪自動車	0	0	224	211	0	0	12	12
白物家電	7	4	14	12	4	3	369	340
電気機器	49	3	2,518	1,100	24	1	1,543	1,365
映像機器類	8	0	1,149	1,063	4	-	1,488	1,398
履物	11	6	3,546	2,725	2	1	213	173
家具・寝具等	6	2	418	321	3	0	86	9
がん具等	5	1	231	151	2	0	21	7
IT	14	1	1,238	1,092	17	0	1,517	1,406
総額	22,181	5,500	281,671	120,197	4,277	532	57,092	15,052
IT	7,909	1,452	122,414	52,262	1,099	118	11,042	4,990

資料：①に同じ

ンガポール、マレーシア、タイの ASEAN 先発国から始まり、次に 2010 年以降からメコン地域を相手にして貿易を拡大させている。今や ASEAN の中では、ベトナムが最大手の貿易相手国となった。一方、インドの ASEAN 貿易は、変化に乏しく、シンガポールを最大の貿易先とする構造に変化はない。

表12は、中国とインドの対ASEAN財別貿易を比較したものである。中国のASEAN貿易は、部品や資本財におけるIT産業の分業、及び鉄鋼、繊維、化学品などの加工品貿易がけん引力となっている。一方、インドのASEAN貿易には、成長のけん引力が見当たらない。IT製品の貿易は、ASEANから輸入をしているが、輸出は微々たるものである。電機貿易や機械機器の貿易でも分業が進んでいるような兆しは見えない。

3.3. 中国とインドのSAFTA貿易

SAFTA（南アジア自由貿易地域）は、2006年1月に、南アジア地域協力

表13 中国とインドのSAFTA輸出・輸入（財・業種別、2000、2019年）

①輸出

財 業 種	中国						インド					
	2000			2019			2000			2019		
	SAFTA (インド除く)	パキスタン	バングラ デシュ	SAFTA (インド除く)	パキスタン	バングラ デシュ	SAFTA (インド除く)	パキスタン	バングラ デシュ	SAFTA (インド除く)	パキスタン	バングラ デシュ
素材	30	2	16	204	99	91	86	10	51	1,519	116	843
加工品	1,135	207	609	22,497	8,145	11,333	868	113	407	12,940	868	4,601
化学品	212	100	66	4,141	2,228	1,450	183	52	65	2,535	596	1,022
有機化学品	53	39	9	1,204	828	287	51	26	18	705	336	284
医薬品及び医療用品	1	0	0	80	49	20	22	1	5	171	43	66
プラスチック	14	8	4	1,049	443	438	37	13	7	676	77	242
ゴム	2	1	1	77	36	29	3	0	1	65	7	22
鉄鋼	76	34	35	2,796	1,258	1,086	106	3	31	2,024	42	499
繊維	730	20	470	10,902	3,173	6,468	313	0	204	2,642	188	1,458
食料品	1	0	0	89	37	31	109	55	40	608	4	332
部品	243	143	66	4,358	2,528	1,162	149	9	68	1,516	20	781
一般機械	90	54	29	1,593	952	467	26	0	12	455	12	232
電気機器	50	25	16	1,898	1,185	463	17	1	6	295	2	111
IT	32	17	10	1,311	870	273	8	1	4	97	1	34
資本財	341	113	155	7,670	3,323	3,043	119	1	47	2,954	60	1,110
一般機械	162	68	81	3,521	1,407	1,610	43	0	22	1,198	52	593
電気機器	71	23	37	2,734	1,474	682	12	0	6	386	7	121
携帯電話	-	-	-	778	500	135	-	-	-	136	-	28
IT	75	36	31	2,792	1,542	671	14	0	9	341	1	124
消費財	330	160	52	5,484	2,137	1,771	474	28	189	4,051	128	1,022
食料品	85	69	4	977	221	470	252	23	139	1,590	74	464
アパレル	44	6	4	1,092	565	142	36	0	2	338	8	55
化学品	59	49	4	553	253	203	78	3	12	822	37	150
乗用車	1	0	0	121	9	95	10	-	3	265	-	82
二輪自動車	9	0	6	97	47	27	26	-	8	551	-	177
白物家電	9	1	7	283	123	99	3	-	0	72	0	4
電気機器	28	14	3	430	158	121	5	-	0	41	0	17
映像機器類	4	1	0	234	76	71	1	-	0	8	-	3
履物	19	3	1	523	213	195	2	-	1	37	1	5
家具・寝具等	1	0	0	129	39	25	1	-	0	11	0	0
がん具等	7	1	3	225	68	74	1	0	0	9	0	1
IT	5	2	0	268	84	80	2	-	0	13	-	7
総額	2,236	670	900	40,041	16,183	17,335	1,711	162	771	22,920	1,192	8,349
IT	113	55	41	4,371	2,497	1,024	25	1	13	452	1	165

資料：中国・インドの貿易統計より ITI 作成

②輸入

(単位:100万ドル)

財 業種	中国						インド					
	2000			2019			2000			2019		
	SAFTA (インド除く)	パキスタン	バングラ デシュ									
素材	29	21	1	288	227	30	52	6	27	495	15	193
加工品	478	457	11	1,385	1,070	209	208	26	53	1,582	30	421
化学品	29	29	0	72	18	20	53	1	28	172	3	65
有機化学品	24	24	-	0	0	0	1	0	0	3	0	3
医薬品及び医療用品	0	0	-	1	0	0	8	-	-	10	-	0
プラスチック	4	4	-	24	14	8	5	0	0	47	1	25
ゴム	0	0	-	9	0	0	0	0	-	14	0	0
鉄鋼	0	0	-	1	1	0	14	-	0	203	0	13
繊維	410	407	1	490	364	115	25	1	1	336	11	163
食料品	3	1	-	69	68	-	5	2	-	140	2	15
部品	4	0	0	47	1	2	2	0	0	46	0	5
一般機械	4	0	0	4	0	1	1	0	0	9	0	3
電気機器	1	0	0	31	0	1	1	0	0	27	0	2
IT	4	0	0	34	0	1	1	0	0	3	0	0
資本財	2	0	0	38	15	7	4	0	1	382	2	90
一般機械	0	0	0	1	0	0	2	0	1	28	1	8
電気機器	2	0	0	16	0	3	0	0	0	7	0	2
携帯電話	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IT	1	0	0	15	0	2	1	0	0	9	0	2
消費財	24	15	6	1,562	492	787	150	36	7	1,424	20	553
食料品	15	11	2	580	380	105	98	35	5	712	17	85
アパレル	6	2	4	795	92	599	4	0	1	468	2	400
化学品	1	0	0	3	0	1	44	0	0	61	0	7
乗用車	-	-	-	-	-	-	0	-	0	0	-	-
二輪自動車	-	-	-	0	-	0	0	-	-	0	-	0
白物家電	-	-	-	0	0	0	0	0	-	1	-	0
電気機器	0	0	-	0	0	0	0	-	0	2	-	2
映像機器類	-	-	-	0	-	0	0	-	-	2	-	2
履物	0	-	0	37	0	36	1	-	-	23	0	16
家具・寝具等	0	0	0	8	0	1	0	-	-	29	0	4
がん具等	0	0	0	11	8	3	0	-	-	7	0	-
IT	-	-	-	0	-	0	0	-	-	2	-	2
総額	536	492	19	3,337	1,808	1,036	416	69	87	3,921	67	1,261
IT	5	0	0	49	0	2	2	1	0	14	0	4

資料：①に同じ

連合 (SAARC) 加盟 7 カ国 (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、ネパール、ブータン) による包括的経済連携の枠組みとして発足した。

表 13 は、中国のインドを除いた対 SAFTA 貿易とインドの対 SAFTA 貿易を比較したものである。2000 年には、中国の対 SAFTA 貿易は、輸出・輸入ともに、インドを若干上回る程度であった。

中国の輸出品目は、2000 年では繊維、化学品、若干の IT 機器という程度であった。ところが、2019 年には、中国の輸出規模は約 18 倍に拡大した。繊維を中心に加工品の拡大に加えて IT 機器関連の部品や資本財が伸びてい

る。SAFTA の消費市場の拡大に伴い、白物家電などの消費財輸出も増えている。

一方、インドの対 SAFTA 輸出は、中国の半分程度、パキスタンとの貿易が停止している事情もあるが、バングラデシュ輸出でも中国に大きな差をつけられている。

中国の対 SAFTA 輸入は、2019 年で 33 億ドル、インドの 39 億ドルを下回っている。主な輸入品は、繊維、食料品、アパレルである。部品や資本財は、殆どないに等しい。SAFTA の主な輸出は、米国や EU 向けのアパレルである。中国から素材である繊維を輸入して、アパレルにして欧米市場に輸出している。

3.4. 中国とインドの東アフリカ（EAC）貿易

東アフリカ（EAC：東アフリカ共同体）貿易でも、輸出は、インドは中国に抜かれている。2000 年のインドの対 EAC 輸出額は 2.7 億ドル、中国は 2.4 億ドルであったが、2019 年は中国が 98.7 億ドル、インドは 44.2 億ドルと中国の半分以下の水準である。中国の輸出拡大は、IT 製品輸出、鉄鋼、繊維の加工品、アパレル、履物などの消費財によるものである。一方、インドの輸出は化学品（主に医薬品）に競争力があるが、鉄鋼や繊維、アパレル等の消費財は中国製品に押されている。

一方、輸入はインドが中国を上回っているが規模は小さい。主な輸入品は、インドが食料品、加工品、中国は、素材である。

3.5. インドの東進

インドのルックイースト

中国のインド洋貿易で最大の関心市場はインドである。巨大な市場を抱えるインドは、中国企業が国際化する最初の踏み台として最高の機会を提供してくれる。低所得層市場が分厚インド市場は、価格競争力が強い中国企業にとって参入障壁が低く、インド市場での成功を背景に国際市場で中国企業が存在感を誇示できる最大のチャンスであった。

表 14 中国とインドのEAC輸出・輸入（財・業種別、2000、2019年）

（単位：100万ドル）

財	輸出				輸入			
	中国		インド		中国		インド	
	2000	2019	2000	2019	2000	2019	2000	2019
素材	0	114	2	45	12	453	31	119
加工品	81	3,721	135	2,324	0	155	10	696
化学品	13	759	41	493	0	15	8	38
有機化学品	6	80	7	88	-	0	0	0
医薬品及び医療用品	2	27	8	65	-	-	-	0
プラスチック	1	421	11	179	0	8	0	12
ゴム	1	19	1	14	-	0	0	0
鉄鋼	6	816	24	129	0	0	0	0
繊維	46	890	41	120	0	5	0	0
食料品	0	8	3	42	-	5	-	8
部品	26	1,173	40	310	0	0	1	1
一般機械	4	183	10	122	-	0	1	1
電気機器	6	502	3	76	-	0	0	0
IT	4	230	1	31	-	0	0	0
資本財	44	1,861	23	447	0	0	0	8
一般機械	9	679	15	250	-	0	0	3
電気機器	8	436	2	74	0	0	-	0
携帯電話	-	65	-	0	-	-	-	-
IT	6	390	1	62	0	0	0	0
消費財	87	3,047	75	1,302	1	29	81	173
食料品	11	132	3	104	1	28	80	170
アパレル	6	709	19	154	0	1	-	0
化学品	12	365	36	705	-	0	0	2
乗用車	-	4	1	27	-	-	-	-
二輪自動車	1	123	1	166	-	0	-	0
白物家電	0	70	0	9	-	-	-	-
電気機器	19	285	1	2	-	-	0	0
映像機器類	1	146	0	1	-	-	-	0
履物	7	425	1	46	-	0	0	0
家具・寝具等	0	135	0	2	-	0	-	0
がん具等	1	50	0	1	-	0	-	-
IT	1	150	0	1	-	-	-	0
総額	240	9,872	276	4,423	13	638	123	997
IT	12	771	3	94	0	0	0	1

資料：各国貿易統計

ルックイースト政策を掲げたインドも、2000年代に入ると、東南アジアから東アジアに東進の範囲を拡大し、日本や韓国と戦略的パートナーシップを締結した。対中関係についてインド政府は、ルックイースト政策の重要な

構成部分と繰り返し強調していた。一方、東アジアもインドを東アジア共同体構築の主要メンバーとして受け入れ、RCEP 加盟交渉にインドを含めた。

インドが RCEP 加盟交渉に加わった理由の一つは、ASEAN が中国のドミナンスのカウンターバランスとしてインドに期待したことにある。2005 年 12 月 14 日にマレーシアの首都クアラルンプールで第 1 回東アジアサミット（『EAS』（East Asia Summit））が開催された。EAS 構想や東アジア共同体構想は、1997 年から始まった ASEAN + 3 の枠組みの中で出てきた話であるが、日本は 2002 年 1 月のシンガポールにおける小泉首相演説で、「日本・ASEAN 包括的経済連携構想」を提案するとともに、東アジアにおける「コミュニティ」の構築を提唱した。2002 年 11 月には ASEAN+3 の枠組みに設置された EASG（東アジア・スタディグループ）の最終報告書が首脳に報告され、その中で中期的課題としての東アジア FTA（EAFTA）や EAS があげられていた。

EAS 会議の開催に当たって、もめたのがメンバー（参加国）である。インド、オーストラリア、ニュージーランドは、将来の東アジア共同体に参加したいという思惑で熱心に EAS への参加を要望してきた。他方、中国は ASEAN+3 の範囲で自らの影響力をより強めたいということで、インド等の参加には難色を示した。

結果として、ASEAN が EAS の「ドライビング・シート」に座るという原則に加えて、① ASEAN の完全な対話国、② 東南アジア友好協力条約（TAC）に加盟等 ASEAN が設定した基準を条件として、参加国が ASEAN +3+3（インド、オーストラリア、ニュージーランド）に拡大した。

その後、東アジア共同体の構築に当たっては、ASEAN+3 で担われるべきものであるとする中国と、EAS にも部分的にはコミュニティ・ビルディングの機能を担わせても良いとする国々（シンガポールや日本等）とで意見が相違した。妥協案として、中国が 2005 年 4 月に提唱した「東アジア自由貿易圏（EAFTA；ASEAN+3）」と日本が 2006 年 4 月に提唱した「東アジア包括的経済連携（CEPEA；ASEAN+6）」の双方について、民間研究および政府間の検討作業が実施された。

2011年8月の日中共同提案「EAFTA および CEPEA 構築を加速させるためのイニシアチブ」を受け、同年11月に、ASEAN 首脳は両構想を踏まえ、ASEAN と FTA を締結している FTA パートナー諸国との RCEP を設立するためのプロセスを開始することで一致した。

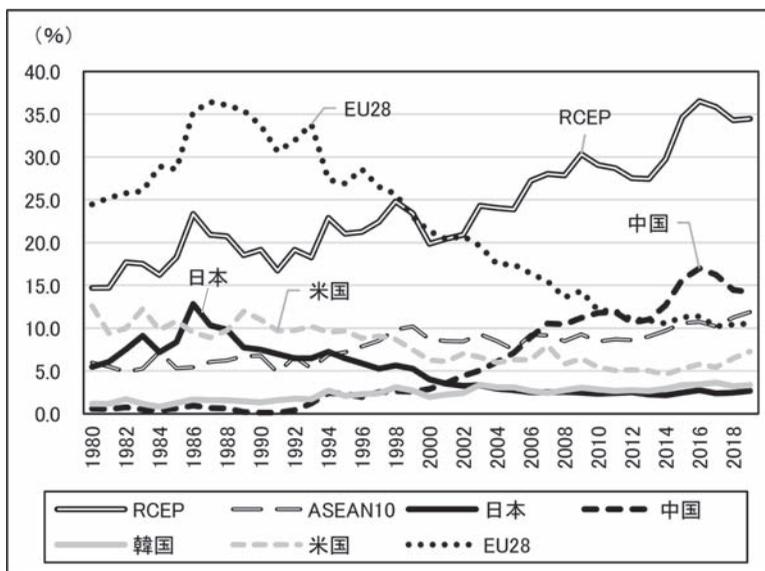
2012年4月に、ASEAN 首脳は2012年11月の交渉立上げを目指すことで一致し、2012年11月20日、カンボジアプノンペンでのASEAN 関連首脳会議で交渉立ち上げ式が開催され、交渉開始が宣言された。

RCEP に傾くインドの貿易構造変化

インドのルックイーストは、2000年代にインドの貿易構造を大きく変えた。特に輸入でドラスチックな変化が起きている。それまで最大の輸入先であったEUが凋落して、RCEP に入れ替わった。インドの輸入に占めるEUのシェアは、ピーク時の1987年の36.4%から2018年に10.5%へ低下した。

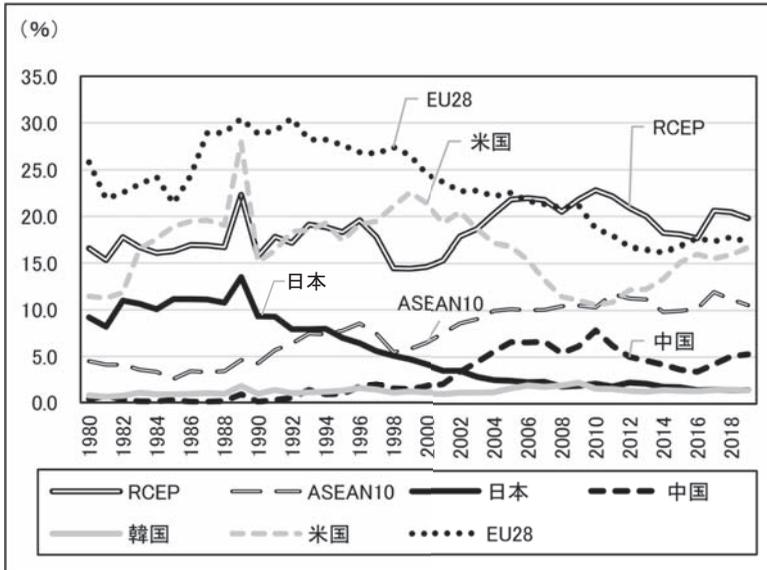
図1 インドの国・地域別シェア (1980-2019年)

①輸入



資料：IMF；DOT（2020年9月）より ITI 作成

②輸出



資料：①と同じ

他方、RCEP のシェアは、拡大基調を続け、2018 年に 34.5% に達した。RCEP からの輸入拡大は、対中輸入によるもので、インドの輸入に占める中国のシェアは 2000 年の 2.9% が 2019 年に 14.2% と EU に代わり最大の輸入先となった。

一方、輸出も、最大の輸出先が 2004 年に EU から RCEP に交代しているが、RCEP に依存しているという状況ではなく、EU と米国を合計した輸出額が RCEP を上回っている。輸出は輸入ほど RCEP の影響力は大きくない。

インド市場を席巻する中国製品

東アジア共同体の構築に当たってインドの排除を主張してきた中国は、インド市場開拓では大成功を収めている。インドの輸入に占める中国のシェアは、2000 年の 2.9% から 2019 年で 14.1% へと約 5 倍弱に拡大し、インドにとって中国は最大の輸入相手国となった。インドの輸入に占める中国のシェ

ア感は、加工品、部品、資本財、消費財のいずれにおいても高い。

加工品では繊維や有機化学品の対中輸入依存度が40%を超え高い。アパレルやジェネリック医薬品は、インドの主力輸出産業であるが、材料は中国に過度に依存している。インドが輸入する医薬品有効成分（API）の68%は中国産で、一部の医薬品では成分のほぼ100%を中国に頼る。

部品では、コンピュータ部品や電話機部品、半導体などの電子部品の対中輸入依存度が高い。脱中国で情報機器の生産を中国からインドに生産移管しても必要な部品は中国に依存している。

資本財では、PCや携帯電話（スマートフォン）を中国に依存している。インドの輸入に占める携帯電話の中国のシェアは、2019年で73.0%と他を圧倒している。

消費財では、アパレル、履物、玩具、家具、エアコン、冷蔵庫、洗濯機など耐久・非耐久消費財で中国製品がインド市場で浸透している

表 15 インドの輸入（財・業種別）に占める中国の比率

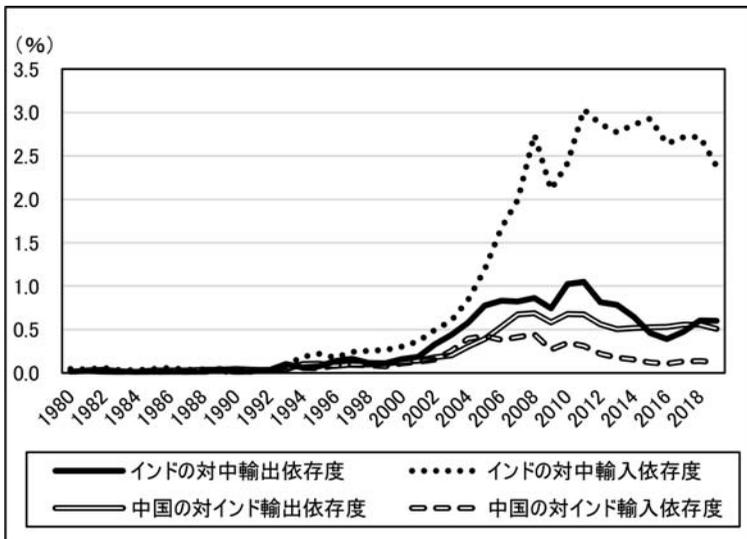
(単位:%)				(単位:%)			
財 業種	2000	2010	2019	財 業種	2000	2010	2019
加工品	4.7	10.9	14.8	消費財	4.8	22.2	26.0
鉄鋼	1.9	27.6	21.7	乗用車	0.2	0.2	1.6
繊維	24.2	55.2	49.5	食料品	1.3	4.4	2.0
化学品	7.0	20.3	25.6	アパレル	22.9	43.3	35.9
有機化学品	15.6	30.9	40.1	化学品	3.1	15.4	28.4
プラスチック	1.9	9.5	18.0	医薬品及び医療用品	1.2	2.0	2.2
食料品	7.2	3.4	5.7	一般機械	14.0	58.7	54.5
部品	4.3	23.5	31.8	エアコン	9.6	56.3	47.6
一般機械	3.9	20.1	21.9	洗濯機	36.1	82.1	56.2
コンピュータ部品	8.9	39.0	33.6	冷蔵庫	0.4	36.8	53.5
電気機器	5.8	30.4	40.1	電気機器	12.2	43.7	37.8
電話機部品	3.5	43.3	45.7	デジタルカメラ	-	57.2	36.7
半導体等電子部品類	6.5	19.6	41.8	テレビ受像機(液晶・プラズマ含)	-	26.0	28.3
その他の電気・電子部品	9.0	29.4	32.3	履物	10.3	57.0	50.3
自動車部品	0.3	10.9	17.2	家具・寝具等	18.7	58.4	51.4
精密機器	2.5	9.7	15.1	がん具等	49.1	72.6	73.7
資本財	3.9	34.8	26.8	総額	2.9	11.8	14.1
一般機械	4.5	28.8	36.9				
コンピュータ及び周辺機器	7.8	55.6	49.3				
電気機器	4.9	57.9	37.6				
携帯電話	-	77.6	73.0				
精密機器	1.8	12.5	13.9				

資料：インド貿易統計より ITI 作成

インド市場における中国製品は、2000年代初めでは、品質面では粗悪なものが多く、安かろう、悪かろう。例えば安価な中国製乾電池はインド製品の寿命（単三乾電池の持続出力時間、インド製平均303分に対し中国製157分：2001年当時）の半分程度しかないものが大半である一方、価格は半値であることから、中国製品のメイン市場は所得の低い農村部に限られていた。

ところが、中国製品は、インドの1人当たりの国内総生産（GDP）が約2,000ドル程度に上昇した頃から、インドで大当たりした。理由は、価格面での訴求力が強いことである。その代表事例がスマートフォンである。2020年第1四半期のインドのスマホ市場における中国製のシェアは81%、小米科技（シャオミ）が首位に立った。联想（レノボ）は2019年のインドパソコン市場で最大のシェアを占めた。シャオミのスマホは米アップルや韓国サムスン電子の製品よりもかなり値段が安い、性能はしっかりしていること

図2 インド・中国の貿易相互依存度（対GDP比）



注：中国の2019年GDPは予測値

資料：輸出・輸入：DOT（2020年9月）、GDP：WEO（2020年10月）よりITI作成

が評価されている。インドに流入している中国製品は、中国で生産している外国ブランドの製品ではなく、中国企業ブランド製品である。さらに、インド国産ブランドの多くはまだかなり遅れており、中国産に代わりそうなものはほとんどないという。

インドは、2000年代初めに、中国製品の流入によって、対中輸入依存度を急激に高めた。インドの対中輸入依存度は、対GDP比で2002年には0.6%であったのが、2011年には3.0%にまで上昇、以降2%台の高い水準が続いている（図2）。一方、中国の対インド輸出依存度は2002年の0.2%から2007年に0.7%に増加するが、以降横這いで推移している。

インドの対中輸出依存度は、2002年の0.3%が2010年に1.0%にまで高まるが、これをピークに低下している。インドと中国の貿易は、相互に貿易依存度を高めることなく、インドが過度に対中輸入依存度を高めた。

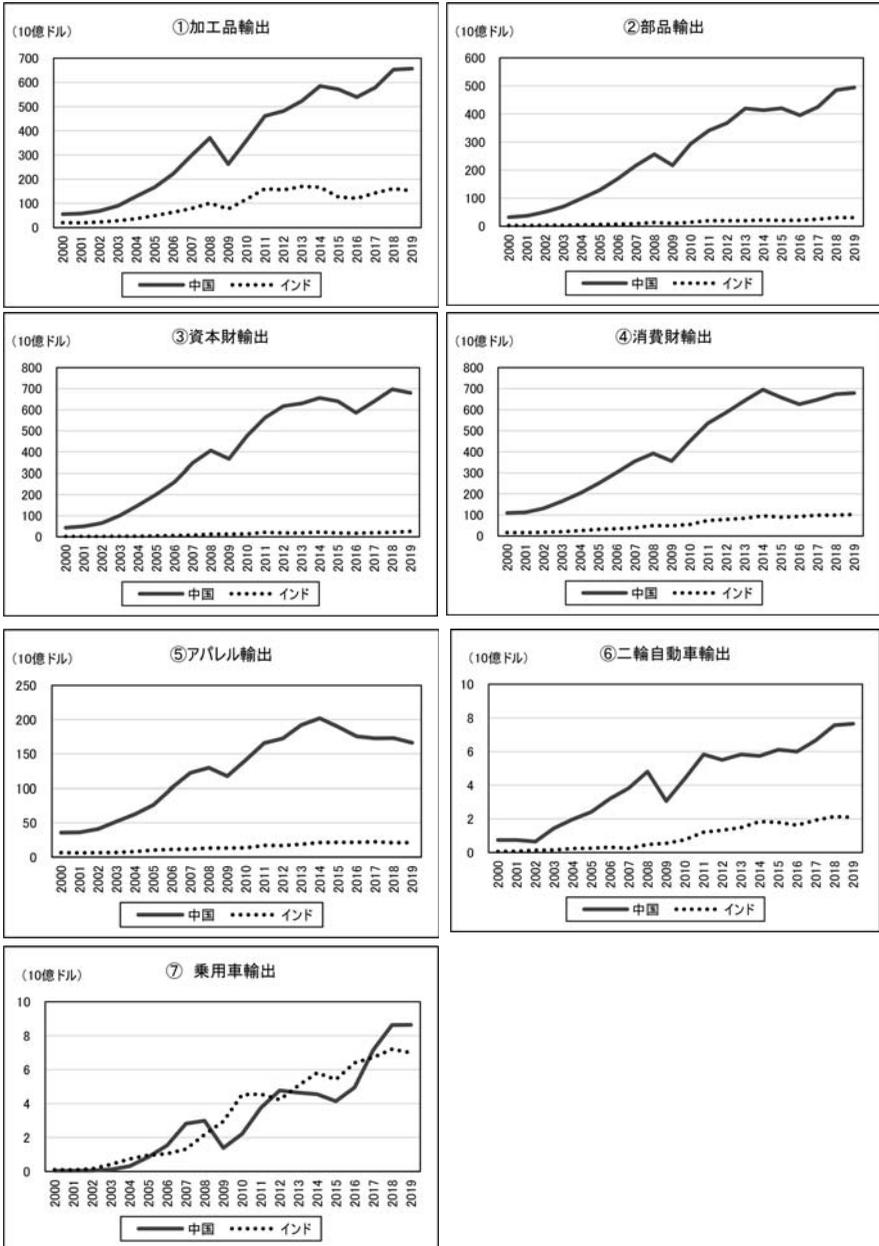
中国とインドの輸出競争力格差

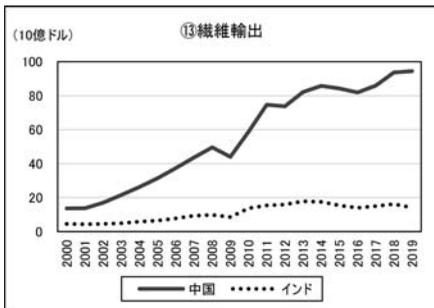
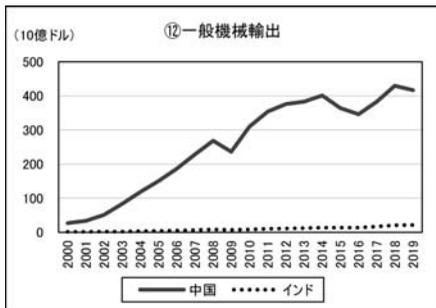
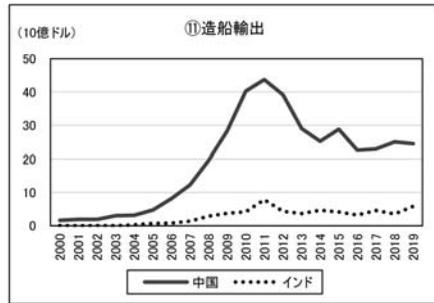
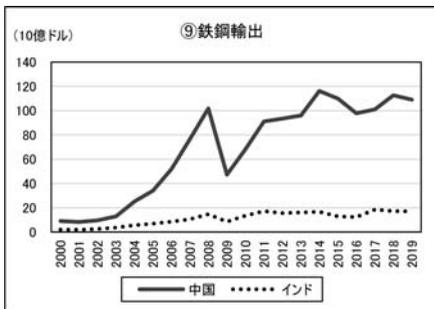
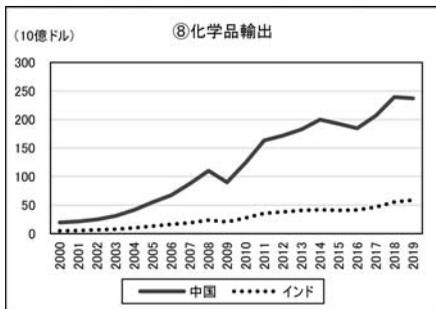
ASEAN、SAFTA、EACの新興市場でみられように、中国の輸出とインドの輸出には大きな競争力格差がある。これは2000年代に起きたことである。図3は、中国とインドの財別業種別輸出である。2002年を境に中国の輸出がロケットの様に急上昇している一方で、インドは停滞、伸びていても中国と比較すると極めた緩やかな伸びにとどまっている。1990年代は中国が伸びていたが、輸出額では中国とインドに2000年代ほどの格差はない。

この背景には、2001年にWTO加盟を果たした中国に、外資流入が急増し、特に台湾のEMS企業が華東地域を拠点としてPC等のIT機器の輸出を拡大させて、中国のIT産業の基盤を構築した。次に、中国は、鉄鋼、繊維、化学品の加工品輸出を拡大させた。鉄鋼、化学品、繊維などの加工品は、中間財としてアパレルや自動車、医薬品などの最終製品の生産やインフラ関連製品の生産に必要不可欠である。ASEANやSAFTA（インドを除く）では、こうした中間財産業は自国では欠落しており、先進国からの輸入に頼っていたが、これが中国製品にとって代わった。

中国はもともと、製造業に占める鉄鋼、非鉄金属、化学などの重化学工業

図3 中国とインドの財別業種別輸出額比較





資料：各国貿易統計より ITI 作成

分野のウェイトが高い産業構造であった。これは計画経済時代に軍事的な考慮から重工業を重視してきた結果である。改革開放政策が開始された 1978 年の時点で既に重工業の比率は 60% 近くに達していた。しかし、重化学工業は量的には拡大したものの、貿易において比較劣位にあり、質的な向上が課題であった。WTO 加盟以降の外資からの技術吸収などを通じて質改善するとともに、国内のインフラ投資で規模を拡大させて、価格競争力をつけ

た。

さらに、一帯一路構想による ASEAN、南西アジアにおける需要創出が、中国企業の輸出、直接投資を呼び起こし、中国企業は輸出競争力を磨いている。

4. 中国とインドのギャップ

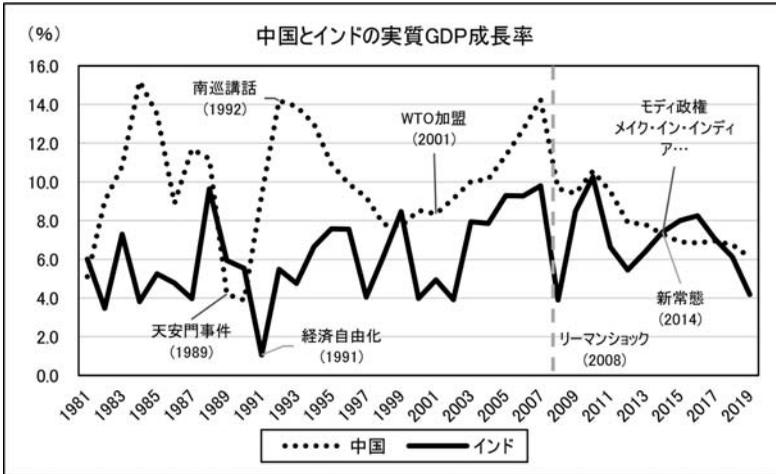
中印関係は、1976年に国交が完全に回復して以降、最悪の状態にあるという。国交回復以前の中印関係は、1962年の国境紛争で中国がインドを打ち負かした後に、長らく中断していた。2020年6月の衝突は、それ以来の深刻な事態であった。中国が意図的に事態を悪化させたものだったのか、それとも誤算だったのか、専門家の見方は分かれているが、世界第2位の経済大国、中国は、インドを同等とは考えておらず、「能力以上の戦いを挑もうしている下位の国だとみている」、中国にとっては「自国の利権や領有権の確保に立ち上がることは、コストに見合ったものだ」という指摘がある^{iv}。

中国とインドには、いくつかのギャップ（格差）がある。前述した貿易（輸出競争力格差）、経済発展の遅れ（改革開放政策で13年のギャップ）、経済成長率（GDP）格差、直接投資受入れ格差、国境認識ギャップなどである^v。インドの裏庭ともいうべきインド洋周地域に中国の海洋進出を許している背景には、中国とインドの経済面でのギャップがある。

BRICs、中国とインドの国際経済への登場

インドは中国とともに、経済発展が見込まれる巨大新興市場、BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）の一つとして注目されて、2000年代の国際経済に登場した国である。BRICsは、ゴールドマン・サックス（2003年10月に発表したレポート）による造語で、アジア NIES などの小国と違って BRICs は国内市場の規模が大きく、経済自由化は国内産業間での競争を生み、国内市場を活性化させるとその効果（国内市場拡大）も大きくなると見込まれていた。BRICs ブームが生まれた2003年度のインド経済成長率は

図 4



資料：WEO 等より ITI 作成

8.1%の高成長を達成した。リーマンショック前まで8%を上回る経済成長が持続し、インドにも高成長時代の到来の期待感が出てきた。しかし、中国の経済成長率は、その上を行く10%台の成長を継続させた。

2000年代のインドの高成長は、内需に支えられていた。一方、中国は輸出が貢献した。中国とインドの輸出依存度（輸出の対GDP比）を比較すると、中国の輸出依存度は2000年で20.7%、WTO加盟後の2020年から上昇ははじめ、2005年には35.2%に達し、それをピークに2019年は17.0%に低下している。WTO加盟後からリーマンショックまでの間に急上昇した。これに伴い中国の貿易収支も大幅な黒字基調が定着し、2007年には対GDP比で7.4%に達した。

一方、インドの輸出依存度は、2004年に10%を超えた。中国が10%を超えたのは1986年、中国とは18年遅れて達成した。2017年には17.0%に上昇したが、以降低下して2019年は11.3%に低下している。中国の17.0%を依然下回っており格差がある。

インドは輸出依存度が上昇するとともに輸入依存度も上昇した。この結

果、インドの貿易収支は、赤字幅が拡大し悪化している。インドの貿易収支赤字幅は、対 GDP 比で 2012 年にマイナス 10.8% に膨らんだが、以降、赤字幅は縮小しているが、対 GDP 比でマイナス 5% 前後の赤字が定着している。インドの貿易赤字の一因は、対中貿易赤字によるものである。

中国の様には、なれなかったインド

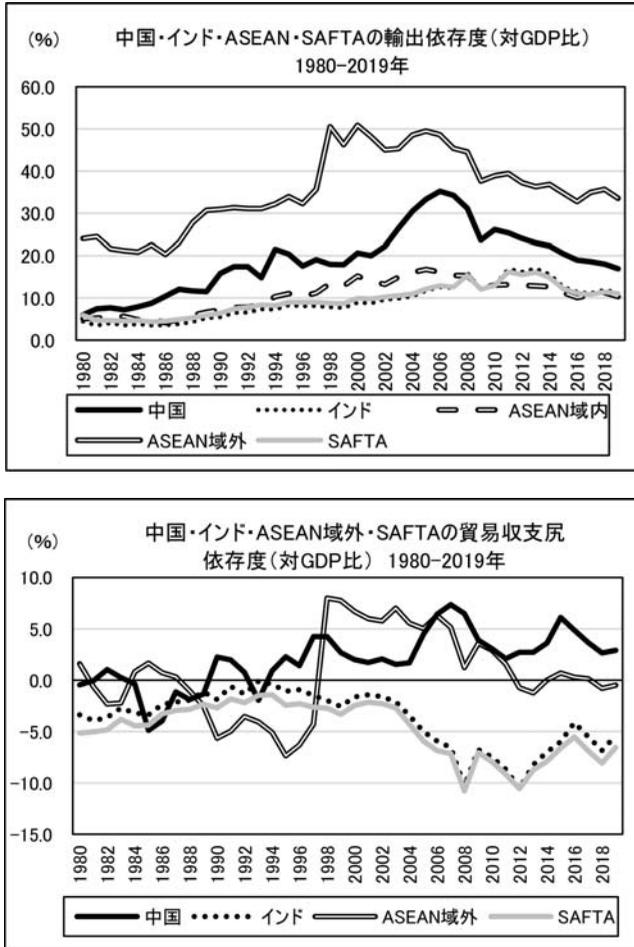
2014 年 5 月にインドの首相に就任したナレンドラ・モディ氏は、インドを世界における研究開発・製造ハブとすることを目標とした産業政策、Make in India（インドでモノづくりを）を 9 月にスタートさせた。輸出促進では、5 年間でインドの世界貿易に占める比率を 50% 高めることを目指した。モディ氏は、外国からの投資を歓迎する一方で、インド企業のために国内市場の保護を強めるという中国の手法でインド経済を改革しようとした。高度成長を実現した中国型発展モデルは、2000 年代初めに、高度成長を夢見る発展途上国で称賛されていた。インドでも強力な共感を得ていたという。

2014 年 9 月 17～19 日に、習近平国家主席が、モディ首相の出身地グジャラート州のアーメダバードを訪問し、数十億ドルに上る中国によるインド向け投資協定が調印された^{vi}。モディ氏は、インドのインフラ改善や製造業の基盤づくり、経済発展のために中国からの投資拡大を望んでいた。モディ氏の意図は、企業が国家の指令や支援でどのような恩恵を得られるか、中国からヒントを得ようとするためであったという。インド商工省と中国商務部は「貿易と経済開発の 5 か年計画」を結び、中国が今後 5 年間で 200 億ドルをインドに投資することを表明した。

2015 年 5 月 14～16 日には、モディ首相が中国を訪問し、習国家主席は異例の厚遇で迎えた。中国側はモディ首相の「Make in India」に応えるかたちで、総額 22 億ドルに及ぶ 26 の企業間覚書（MOU）を交わし、鉄道分野での協力のほか、中国工業団地をグジャラート州とマハラシュトラ州に整備することなども発表された。

中国企業に対する門戸開放を進めたモディ首相は、国境紛争は微妙な綱渡

図5 中国・インド・ASEAN・SAFTAの輸出依存度と貿易収支比率（対GDP比）



注：GDP：ASEAN（2018年以降予測値）、中国・SAFTA（2019年以降予測値）
 資料：IMF；DOT（2020年9月）、GDPは、IMF；WEO（2020年10月）よりITI作成

りを求められる問題であったが、当時は、中国の輸出・投資主導の成功をまねようと懸命になっていた。

モディ首相は、広範な規制、許認可制度、銀行など主要産業の国家統制等、気まぐれな政策立案が起業家精神と投資の障害になり続けていたインド

の慣行を変えることを約束し、「最低限のガバメント（政府）、最高度のガバナンス（統治）」を目指した。モディ政権1期目に、売上税の簡素化（物品・サービス税の導入）、破産に関する法規の効率化、行政手続きのオンライン化等でビジネス環境の改善につながったと評価されている。

ところが、インドは、中国の様に経済改革が進まなかった。理由は中国が経験しなかった障害に直面したためである。中国の様に製造業や輸出の分野で強化な存在になるには、競争力を持った規模が大きな企業の育成が必要となる。しかし、インドでは、こうした大企業の育成が難しい。雇用、解雇、土地の取得などに関するインドの各種規定が、小規模企業に有利に働き、大規模企業にとってより大きな負担となっているためである^{vii}。

BJP 政権は、2000 年にも新輸出入政策を打ち出して、中国をモデルとした経済特別区制度（SEZ）を導入したことがある。輸出促進策として創設された SEZ は、輸出志向の企業を誘致するための工業団地で、税の優遇措置などが与えられた。また、WTO 紛争解決メカニズムの下での輸入数量制限の撤廃（2000 年 3 月末までに 714 品目、2001 年 3 月末までに残りの 715 品目）、輸出向け生産目的の資本財輸入関税率の一本化を 3 本柱とする輸出志向型成長戦略を打ち出した。しかし、中国の様な輸出拡大は、しなかった。

インドの対中経済制裁

モディ政権は、2020 年 11 月の RCEP 加盟を見送った。インドは、中国から大量の安い製品が流入して国内産業が大きなダメージを受けることを懸念したことが一因である。

すでにインド政府は、中国製品の流入を牽制していた。2017 年 4 月に「フェーズド・マニュファクチャリング・プログラム（PMP）」導入した。PMP は、携帯電話に使用する各種部品のインド国内での製造を促進することを目的に、各種部品の輸入に対する基本関税率を段階的に引き上げるというもので、インド税務当局は 2018 年 4 月に、プリント基板やカメラモジュール、コネクタなどの携帯電話の重要部品の輸入に 10% の基本関税を課すことを決定した。この影響で、インド市場で高いシェアを持つ中国の

スマートフォンメーカーはインドでの製造を本格化させた^{viii}。チャイナ+1としてのインドをアピールしているかどうかは、外資の呼び込みにかかっている。

インドが「次の中国」になるためには、投資を呼び込み、輸出産業の発展を後押しするような施策を必要とする。インド政府は一部の外資系小売企業に対する規制を緩和したほか、受託生産など一部産業については外国資本の出資比率を拡大した。だが、事業進出をはるかに容易にするための対策はまだ実施していない。

2020年の印中国境衝突を受けて、インドでは非必需品を中心とした膨大な数の物品関税引き上げの検討が伝えられている^{ix}。2020年7月には人気の動画投稿アプリ「TikTok」を含む59の中国製アプリを利用禁止にすることをインド政府が決定した。2億人を超えるユーザーがいるインドは、TikTokにとって最大の海外市場だった。インドからの永久的な撤退は、フェイスブックの世界的ライバルになるというTikTokの期待に深刻なダメージを与えて、米国に代わって世界を支配する技術強国になるという中国政府の野望にとって、大きな痛手となる^x。

世界的な消費財ブランド企業は長らく中国の消費者を追い求めていたが、今、追い求めているのはインドの消費者である。世界企業を目指す中国企業にとってもインド市場喪失のダメージは大きい。

5. 今後の展望

自由で開かれたインド太平洋

ドナルド・トランプ米大統領（当時）は、2018年12月31日に、インド太平洋地域に関する米国の長期的戦略ビジョンと包括的政策を示す法案「アジア再保証イニシアチブ法 ARIA：Asia Reassurance Initiative Act」に署名した^{xi}。ARIAは、日本、インド、韓国、台湾といった東アジアおよび東南アジアの同盟国・地域に対する軍事・外交・経済的関与を強める費用として、2023年まで年間15億ドル（約1600億円）の支出を承認している。

ARIAの目的は、インド太平洋地域における、米国や同盟諸国等の安全保障を守り、自由な航路・空路を確保し、ルールに基づく経済共同体を形成し、普遍的人権を推進させるものである。そのために、米国の役割強化を狙った様々な仕掛けがある^{xii}。

例えば、ARIAは大統領に対し、2国間や多国間の新たな貿易協定の交渉をやりやすくする権限を与えている。環太平洋連携協定（TPP）離脱というトランプ氏の戦略上の大失敗をカバーするものでもある。議会は、米国政府がASEANとの関係を戦略的パートナーシップに格上げすることを求めている。

また、高品質で透明性のあるインフラ投資を掲げて、中国の「一帯一路」に対抗する。

インドについては、インドとの戦略的パートナーシップの重要性を認識しているとして、2017年度の国防権限法では、インドは「主要な防衛パートナー」と明記された。

太平洋とインド洋を結ぶ地域で、法の支配や市場経済を重視する国が協力するインド太平洋構想は、安倍晋三前首相が2016年のアフリカ開発会議（TICAD）で打ち出した。日本や米国、オーストラリア、インドが中核となり、地域の平和と安定、繁栄に貢献し、経済と安全保障の両面で連携をめざす。経済面では東南アジアやアフリカで道路、橋梁など都市インフラの整備を進める。開発の透明性や返済国の債務残高を考慮した「質の高いインフラ投資」を特徴とする。中国が広域経済圏構想「一帯一路」を掲げ、同地域でインフラ投資を拡大するのに対抗する。

インド太平洋の地政学的ルール

こうした米国や日本が描く「自由で開かれたインド太平洋」構想に対して、W.R. ミードは、インド太平洋にある独自の地政学的ルールを指摘している^{xiii}。

第1は、モディ氏は、決して欧米スタイルの自由化推進主義者とみなされるべきではない。モディ氏率いるインドが求めているのは、中国との力の均

衡によって自国の主権を維持し、独自の文明や価値観を発展させ続けることであり、アジアの欧米化を促進することではない。インドは何らイデオロギー的な価値や道徳的価値に基づく「リベラルな国際秩序」のような概念には興味がないということである。

第2はインド太平洋では同盟構築のルールも違っている。ハンバントタ港に加えて中国の外交的圧力で中国に99年間貸し出される人工島を建設中であるスリランカは、ポルトガル、中国、南インド、フランス、オランダ、英国といった列強の間で均衡を図りつつ、何百年も独立を守ってきた。スリランカには、独立性を維持するかについて、この国には別の考え方がある。主導権争いをする大国の中から1つを選ぶのではなく、いつでも公開入札が可能な状態にしておくことが大切だということである。彼らが避けたいのはいずれかの大国の強い反感を買うことであり、大国がそれぞれスリランカの独立を支持する理由を持っていることが望ましい。

このアジア流の現実主義的思考は、多くのインド太平洋諸国が冷戦時代、非同盟運動に積極的に参加したことの底流にある。そして今も、米国や中国との関係で彼らの見方を形作っている。

注

- i 中国のインド洋進出で最初に注目されたのが2012年である。「当時、インド洋の西に浮かぶ島国で戦略的要衝となるセーシェルが、中国海軍に港湾利用や補給拠点の提供を申し出たと伝えられた。中国はこの申し出を断ったが、中国海軍が補給拠点としてセーシェルを利用することは認められた。」Harsha V. Paint. 「【オピニオン】インド洋めぐる中印の勢力争い、モディ首相は歴訪で反撃狙う」WSJ 2015年3月11日
- ii 「インドが海洋進出にかじ、対中共間で国際協力強化」WSJ 2020年9月25日
- iii 「コロナで中国の鉄道輸送が活況、一帯一路に追い風」WSJ 2020年5月14日
- iv Sadanand Dhume 「【オピニオン】インドの「降伏」を望む中国」WSJ 2020年6月26日。「中国の立場からすると、インドを痛い目に遭わせ、身の程を思い知らせ、アジアに中国を頂点とするヒエラルキーがあることを示すことは理にかなっている」
- v 「中印関係を定義する5つの「ギャップ」」WSJ 2015年5月14日
- vi 「中国主席がインドを訪問、経済関係強化へ」WSJ 2014年9月18日
- vii 「米国の新たな貿易戦争、相手はインドか」WSJ 2020年2月20日
- viii 「国産化推進に向けたインドの関税引き上げ動向を探る」ジェトロ地域分析レポート、2019年6月
- ix 2020年7月に、ジェトロが、在印日系企業の生産活動に必須な部品・中間材は免除してほしい旨をインド政府の担当部局（インド商工省産業・国内取引促進局）に要請したところ、インド政府の担当部局は、(1) 時期は未定だが、中国も含め輸入品に対して関税を上げることが検討してい

るのは事実であるとして、日本・韓国・ASEANとは自由貿易協定（FTA）があるので、実質的に影響が大きいのは中国からの輸入であろう、(2) 関税引き上げ対象は現状消費財中心であり、生産活動に必要な材料・中間財・資本財は念頭に置いていないが、中長期的に見て国産化を進めたいのはインド政府全体の方針であり、将来にわたりこれらの部材・中間財等の関税が引き上げられないとは約束できない等の回答であった。

- x Sadanand Dhume 「【オピニオン】 インド国境紛争で中国が失ったもの」WSJ 2020年7月13日
- xi Michael Auslin 「【寄稿】 トランプ氏の正しいアジア旋回」WSJ 2019年1月16日
- xii 「「アジア再保証イニシアチブ法」は「中国封じ込め」の法律なのか？」
岡崎研究所、<https://wedge.ismedia.jp/articles/-/15025>
- xiii W.R. ミード 「【オピニオン】 インド太平洋の地政学ルールを学べ」WSJ 2019年9月6日