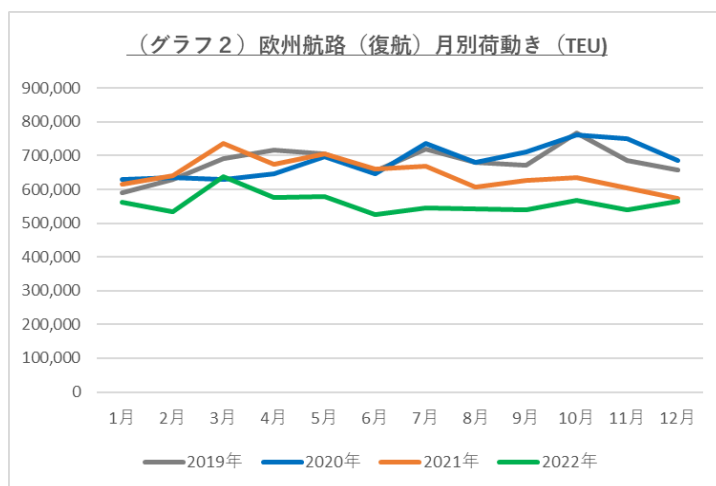


荷動きが長期的には減少傾向にある欧州航路に対し、グラフ 3 から分かるように中欧班列は、伸び率は鈍化しているものの、依然増勢を保っている。コロナ禍前の 19 年の荷動き量は 8,225 便・72 万 5,000TEU だったが、22 年は 1 万 6,562 便・161 万 4,000TEU と倍増している。

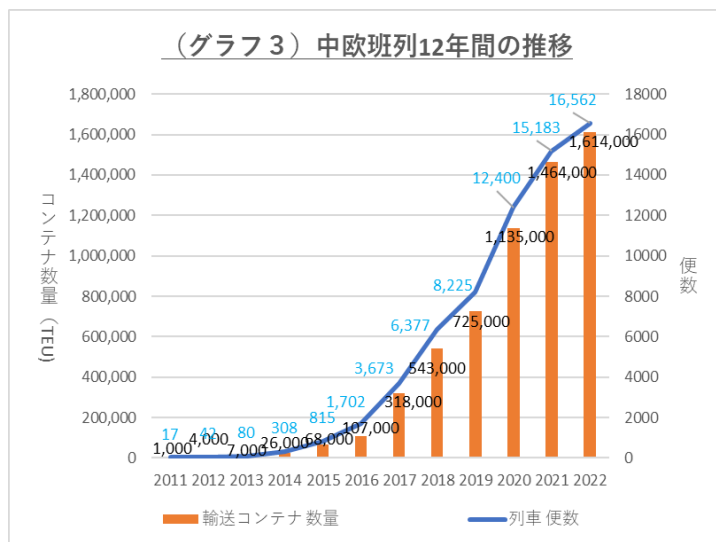
23 年 9 月に中国の国家発展改革委員会が発表した 1-8 月のデータによると、便数は 1 万 1,638 便、コンテナ数は 126 万 1,779TEU で、伸び率はそれぞれ 9.6%と 22.7%だった。単純に 8 カ月平均を 12 倍すると、23 年は 1 万 7,457 便・約 189 万 2,669TEU となり、22 年の年間便数とコンテナ数を上回る可能性が見えてきた。



3、中欧班列の輸送ルート拡大

ウクライナ戦争以降、中欧班列はルート選択が自由で多様なルートへと変貌しつつある。

代替ルートの第 1 候補は、カスピ海ルートである。中国のホルゴスを出て、カザフスタンのカスピ海のアクタウ港からカスピ海横断国際輸送ルート (TCITR) を渡り、アゼルバイジャンのバクー港へ向かい、陸路ジョージアのポチ港へ運び、ルーマニアのコンスタンツァ港へと黒海を渡るルートと、バクー港からジョージアの首都トビリシを通り、BTK (バクー・トビリシ・カラス) 鉄道でトルコのイスタンブールや東地中海沿岸部のメルシン港へ運ぶルートなどがある。



マースクや日本通運はカスピ海ルートサービスを提供している。これまでカザフスタンやアゼルバイジャンは、港湾整備を行ってきたが、ウクライナ戦争勃発以降、港湾混雑に対処するため、急ピッチでインフラ整備を進めている。

また、中欧班列の西 3 通道は、新疆ウイグル自治区のカシュガルからキルギス・ウズベキ

スタンに至る全長 523 キロメートルの鉄道が完成して初めて利用可能となるルートだが、この鉄道の完成により、欧州までの距離を 900 キロメートル、リードタイムを 7-8 日短縮できるとされている。

4、中国の国際物流戦略から学ぶこと

22 年の世界のコンテナ港湾取扱量のトップ 10 のうち、中国港湾が 7 港を占め、上海港は 13 年連続首位をキープした。中国港湾はなぜ発展するのか。00 年以降の発展史を考慮すると、以下の三つの理由によると考えられる。

第一に、港湾戦略による海運戦略への支援が、国家の経済戦略であること。第二に、海上コンテナを鉄道が輸送する海鉄連運（シー&レール）が、国家政策であること。第三に、国際コンテナを中欧班列で輸送することが広域経済圏構想「一带一路」への貢献であること。

このように基本指針が明確な港湾政策により、10 年には上海港がシンガポール港を追い抜き世界 1 位となった。港湾にあふれるコンテナの内陸輸送を効率化することが期待されたのが鉄道だった。海上コンテナの鉄道輸送は経済発展の起爆剤になると考えられ、「海鉄連運」が推進された。00 年代初頭、中国の海運・鉄道・港湾は、1960 年代にコンテナリゼーションが始まった欧米や日本に比べると約 40 年の遅れがあった。

中国が海運・港湾発展戦略を経済発展戦略の要に据えたことは、その後の中国の経済発展を生み出す上で大きな成功の要因となった。海運・港湾の発展戦略を実現するために取られた戦略が「海鉄連運の推進」と「ランドブリッジの推進」である。

これらを支え、国内交通と国際交通を一体化する双循環を生み出した政策が、海鉄連運推進における「港湾の現代化の推進」と「鉄道の現代化の推進」であり、ランドブリッジ推進における「中欧班列の推進」と「周辺国の海運および鉄道との接続の推進」だった。海鉄連運の二つの政策が、ランドブリッジの二つの政策をさらに強固なものにするという関係になっていた。

「港湾の現代化の推進」では、世界の工場として生産品の内陸から港湾への効率的輸送と港湾にあふれるコンテナの内陸への効率的輸送が課題となった。港湾整備は、海運と一体で進められ、五つの港湾群に分けられた。「環渤海地区港湾群」「長江デルタ地区港湾群」「東南沿海地区港湾群」「珠江デルタ地区港湾群」「西南沿海地区港湾群」である。

港湾群には、その地域の有力港を基点に国際航運（航運とは海運の意）センターが建設された。その典型は上海港だが、上海国際航運センターが建設され、海運の一大中心地が形成された。そのエリアの集貨対策として荷主や海運が利用しやすいインフラ・ルートの整備・構築を行った。運河、道路、鉄道、その他の交通手段や税関なども含め、貿易関連手続きや海運情報センターなども整備された。他の港湾群も同様の航運センターを建設した。

「鉄道の現代化の推進」については、もともと軍隊組織だった鉄道の軍需物資優先、次に資源・エネルギー優先、第三に旅客優先で、一般貨物は 4 番目という優先度の低さを改革するために中鉄集装箱運輸（CRCT）という中国全土のコンテナ輸送を管理する専門運輸会社

が03年に設立され、同年、国際複合輸送を管理する中鉄国際多式連運が設立され、他の一般貨物は中鉄快運（06年新組織発足）、中鉄特貨物流（03年設立）扱いとされた。

06年、昆明を皮切りに、重慶、成都、西安など18カ所のハブ駅となる鉄道コンテナセンター駅が建設され、それを管理するため07年にCRCTの子会社として、中鉄聯合国際集装箱（CUIRC）が設立され、ハブ駅同士、ハブ駅と港湾、ハブ駅と国境都市、ハブ駅と地方有力都市との連携輸送体制が構築された。

「中欧班列の推進」戦略については、92年に始まったユーラシア・ランドブリッジの三大海鉄連運ルート、連雲港港－阿拉山口、天津港－二連浩特、大連港－満州里のネットワークを、18カ所の鉄道コンテナセンター駅を中心とした鉄道コンテナ輸送ネットワークに移行させることが課題となった。

11年3月の渝新欧国際列車（中国の重慶とドイツのデュイスブルクを結ぶ貨物鉄道）の出発を皮切りに、他の鉄道コンテナセンター駅からも続々と国際列車が出発した。その後、鉄道コンテナセンター駅は地域企業へのサービスと利便性を提供し、税関や通関施設の誘致、貿易拡大や貿易品の輸入販売、商業施設の建設、金融サービスの提供へと発展して、鉄道駅を中心とした港湾に匹敵する国際陸港が誕生し、同時に国際陸港を通過する貨物の税関手続きも簡素化された。

このようなコンテナ輸送体制の変化が、国際輸送と国内輸送の結合、海港と陸港の鉄道ネットワークとランドブリッジ輸送のネットワークの結合を促し、巨大な複合輸送ネットワークシステムを誕生させた。

「中欧班列と周辺国の海運・鉄道の接続の推進」については、国際陸港が中心となり、東西南北への集貨拡大戦略を取っている。

成都鉄路港の「四向拓展」（全方位拡張）、「全域開放」（グローバルオープン）戦略、武漢新港と武漢鉄道コンテナセンター駅が連携した日韓発貨物の上海港抜きの「中部陸海連運大通道」構築、重慶・欽州港を鉄道・道路・運河で結び中国西部・内陸部をASEAN（東南アジア諸国連合）と連携輸送する「西部陸海新通道」構築とその中欧班列との連携輸送、さらに、中越班列・中老（ラオス）班列・中緬（ミャンマー）班列と重慶基点の中欧班列との連携輸送などが急速に輸送量を増やしており、東アジアの物流を大きく変えようとしている。

5. まとめ

中国の海運・港湾・鉄道の現代化という物流戦略の展開は、グローバル・サプライチェーンの再構築のため、国家主導で官民一体となって計画的に実行されており、港湾と海運の連携、国際海運と鉄道を含む内陸輸送の連携、さらには集中と選択といった取り組み意識が強くなることがわかる。横串となっているのがデシタライゼーションとカーボンニュートラルである。

日本も今後、日本の輸送の実情を踏まえつつ、海運・港湾・鉄道の連携を強く意識した取り組みが求められる。また、海外トランシップ（積み替え）に頼らなくて済む基幹航路の維

持・拡大も課題である。これらの課題克服を通じた、荷主も含めた海陸連携のグローバル・サプライチェーンの再構築が大きな課題となろう。今後、官民が一体となった日本独自の骨太な取り組みに期待する。