

【研究報告】

中国鉄道コンテナ輸送の発展と ユーラシア・ランドブリッジの新展開

福 山 秀 夫

((株) ジェネック経営企画グループ長)

目 次

1. 研究背景
2. 中国鉄道コンテナ輸送の発展
3. ユーラシア・ランドブリッジの新展開
4. 新しいホルゴス（霍尔果斯）駅と鉄道口岸の建設

1. 研究背景

本研究は、中国政府が推進している中国鉄道の現代化戦略としてのコンテナ輸送の展開に焦点を当てることによって、中国経済のグローバル戦略と一体となったユーラシア・ランドブリッジの現状と展望を示すものである。中国の地域経済の発展戦略である西部大開発¹や中部崛起²などの政策が、中国鉄道コンテナ輸送の発展に影響を与え、ユーラシア・ランドブリッジという国際複合輸送サービスを多様化させている。本研究は、中国に進出している日系海運企業・物流企業・日系荷主企業、ひいては研究者などに、ユーラシア大陸におけるSEA&RAIL、インターモーダル、鉄道コンテナ輸送への見方に関する材料を提供するものである。

筆者は、2005年頃北京駐在の時から中国鉄道コンテナ輸送を研究し続けてきた。2014年現在、中国鉄道コンテナ輸送は、当時とは比較にならない程、大きく変貌している。本研究は、その間の状況をまとめるため、2013年2月と9月に行った筆者が所属する中国物流研究会の中国鉄道コンテナ輸送調査³により得られた成果をもとに、その後の情報収集を加えてまとめたものである⁴。2回にわたる中国での調査では、コスコ・ロジスティクス社の全面的な支援をいただいた。張際慶前社長にお礼を申し上げたい。また、9月の調査では山縣記念財団の援助も受けたので、ここに厚く御礼申し上げたい。

¹ 2001年3月当時の朱鎔基首相が『国民経済と社会発展の第十次五か年計画綱要に関する報告』の中で開発後進地域の西安や重慶以西の西部地域の大開発を打ち出した。

² 長江三角州、珠江三角州や当時推進中の西部大開発、東北振興、環渤海開発などの主要計画から取り残された中部（湖北省、湖南省、河南省、山西省、江西省、安徽省6省）の開発について、2004年3月から国務院で提起された振興政策。

³ 2月に北京・鄭州・青島を、9月に北京・昆明・重慶・ウルムチ・アルマトイを訪問調査した。

⁴ 筆者は、2014年8月下旬にも大連を訪問し鉄道コンテナ輸送調査を行った。

2. 中国鉄道コンテナ輸送の発展

(1) 中国鉄道輸送のコンテナ化と海鉄連運（鉄水連運）

中国の鉄道コンテナ輸送は1955年頃から始まったと言われている⁵。海運のコンテナ化の始まりは、1956年とされており、1966年以降海運における「コンテナ革命」が起こった⁶。中国でも国内輸送にISO規格のコンテナも利用されるようになり、2003年にはコンテナの専業業者として中鉄集装箱運輸有限責任公司（中鉄コンテナ輸送社）が設立され、中国全土の鉄道コンテナ輸送を管理することになった。

中国鉄道貨物輸送においてはコンテナ化が、「運行における定時性の確保」と「ドア・ツー・ドアサービスの確保」と「輸送品質の向上」という現代化の課題を解決する役目を期待された。その中心的内容は、海上コンテナを鉄道で輸送する「海鉄連運」（又は「鉄水連運」と「国際多式連運」（国際複合一貫輸送）の拡大戦略であった。

2011年5月10日、交通運輸部と旧鉄道部（鉄道部は'13年3月に解体）は、『鉄水連運発展合作協議の共同推進について』という協定を締結して、協同して本格的に海鉄連運に取り組むことを宣言した。

（表）中国港湾のコンテナ取扱量と海鉄連運量及び鉄道発送量

	コンテナ取扱量	海鉄連運量	海鉄連運比率	鉄道発送量	鉄道発送量に占める海鉄連運比率
2010年	1.45億TEU	162.7万TEU	1.10%	425.74万TEU	38.2%
2011年	1.64億TEU	194.0万TEU	1.20%	488.42万TEU	39.7%
2012年	1.77億TEU	198.0万TEU	1.10%	N, A	N, A
2013年	1.89億TEU	202.2万TEU(推定)	1.07%	569.58万TEU(推定)	35.5%

（出所）「中国物流発展報告（2012-2013）」（中国財富出版社）、段政焰「上海国際航運中心集装箱海鉄連運発展研究」（鉄道貨運05/2014（中国鉄道科学研究院））、中国港口集装箱網（www.portcontainer.com）（'14年9月6日現在）などから筆者作成（'13年の海鉄連運量及び鉄道発送量は、「上海国際航運中心集装箱海鉄連運発展研究」（鉄道貨運05/2014）の数値を使用して推定した。）

さて、（表）によると、'10年の中国全港湾の年間コンテナ取扱量は、1.45億TEUで、そのうち鉄道輸送を利用したコンテナ量（海鉄連運量）は、162.7万TEUでコンテナ取扱量の1.1%を占め、'11年の中国港湾の年間コンテナ取扱量は、1.64億TEUで、海鉄連運量が194万TEUでコンテナ取扱量の1.2%となり、海鉄連運量は、10年比で約19%増加した。2012年は中国港湾のコンテナ取扱量1.77億TEUに対し、海鉄連運量は198万TEUであり、海鉄連運量は、'11年比で約2%増加した。'13年の海鉄連運量は、202.2万TEUであり、'12年比で2.1%増加した。また、海鉄連運比率は1%台と低迷している。鉄道発送量に占める海鉄連運量についてみると、'10年から'11年にかけては、38.2%から39.7%へと1.5%の増加、'12年の数値は不明だが、'13年の数値は35.5%であり、全体としては、海鉄連運量は、鉄道発送量の約40%を占めると言ってよい。

一般に、欧米ではSEA & RAILの割合は20~30%と言われている。カナダやオーストラ

⁵ 高曉瑩「我国集装箱鐵路運輸の現状、問題及対策」（『鉄道貨運』02/2011（鉄道貨科学研究院））48ページ

⁶ 船主協会ホームページ（http://www.jsanet.or.jp/seminar/text/seminar_177.html、'14年9月6日現在）

リアでは、30%以上あるという⁷。ロサンゼルス港では輸入貨物全体の60%がIPI⁸というインタモーダルサービスであるとしており⁹、他に抜きんで多い。

中国の場合、港湾のコンテナ取扱量が巨大であるため、海鉄連運量は少ないように見えるが、約200万TEUという数字は、神戸港や名古屋港の年間取扱量に匹敵する数字であり、そう少ない数字ではない。鉄道発送量の約40%を占めるということは、海鉄連運の拡大がコンテナ化を推進する原動力となると考えても差し支えない。だが、実際には海鉄連運量が、'10年から'11年にかけては急増したものの、それ以降は緩慢な成長に留まっている。これについては、分析を要するであろう。

(2) 海鉄連運の低成長の要因と見通し

海鉄連運量が港湾のコンテナ取扱量の2%未満と少なく、また、海鉄連運量の増加も2%台と緩慢な増加であることに関し、筆者が'13年2月に訪中してヒヤリングした北京の交通運輸部水運科学研究院は、以下の5点を要因として挙げた¹⁰。

①中国の総合的交通運輸体制メカニズムが欠落していること

○交通運輸業の管理が、輸送モード別管理になっており、地域別管理・部門別管理・行政部門別管理とばらばらの管理になっている。

○海鉄連運の各種の関連企業や輸送モードの企業が、市場競争にマッチングしない組織やメカニズムを持っているため、市場メカニズムが十分に機能していない。

②輸送能力が決定的に不足していること

③科学的計画とシステムが欠落していること

○港湾・道路・鉄道システムのシームレスな連携化が、管理部門が異なるため出来ていない。

④港湾－鉄道－ドアまで一貫して運ぶ複合輸送専門企業が成熟していないこと

⑤東中西部地域の産業構造・経済規模が、海鉄連運の規模を成長させる程に、コンテナ化貨物を生み出し得ていないこと

○沿海港湾と中西部地域間の中距離コンテナ輸送では、実際には、鉄道がコスト的に優位であることは明確であるものの、中西部地域のコンテナ積みに適する貨物が不足している。

筆者が訪中した翌月の'13年3月に鉄道部は解体され、行政部門は国家鉄道局として交通運輸部に吸収され、実際の鉄道運行を担う現業部門は、交通運輸部の管轄下に置かれ、国有企業「中国鉄道総公司」（中鉄総公司と略す）として再出発した。この改革により、交通運輸部が、総合的な交通運輸体制を決定できる環境が整ったが、市場メカニズムの導入による、港湾・道路・鉄道システムのシームレスな連携化を達成できる海鉄連運市場を

⁷ 崔艶萍・鄭平標「鉄路参与鉄水連運無水港建設的思考」（『鉄道貨運01/2012』（鉄道科学研究院）19ページ

⁸ Interior Point Intermodalの略。北米西岸から鉄道により内陸ポイントまで輸送する鉄道輸送サービス。これにより、日本から北米まで、ドア・ツー・ドアのサービスを行えるようになった。船社がスルー B/Lを内陸ポイントまで発給し、ストアドアデリバリーサービスも行う本格的な海陸一貫輸送サービス。（「国際コンテナ輸送の基礎知識」（オーシャンコマース）

⁹ 「ロサンゼルス港 5年間で13億ドルの投資計画」（日刊CARGO2012年7月19日付）（海事プレス社）

¹⁰ '13年2月訪中時交通運輸部水運科学研究院の配布資料「中国海鉄連運発展」7ページ

形成できるか、さらに、その過程で港湾－鉄道－ドアまで一貫して運ぶ複合輸送専門企業が成熟してくるかが大事なポイントとなる。

水運科学研究院としては、今後の展望として、コンテナ海鉄連運は、現在比較的高い海鉄連運量を維持する東部地域から、中西部地域へと拡大し、南北地域の内貿海鉄連運及び沿海地域中短距離内外貿海鉄連運へと拡大し、時間はかかるが、いずれ欧米レベルに到達するという比較的楽観的な見通しをもっている¹¹。

（３）海鉄連運と国際複合一貫輸送

①ユーラシア・ランドブリッジの登場の背景

ユーラシア・ランドブリッジが初めて開通したのは、1992年12月1日国際コンテナ列車が50TEUのコンテナを積載し連雲港^{レンウンコウ}を出発した時である¹²。その後、'01年3月5日、当時の朱鎔基首相は、『国民経済と社会発展の第十次五か年計画綱要に関する報告』の中で、開発後進地域の西安や重慶以西の西部大開発を打ち出した。連雲港～ロッテルダムを蘭州・ウルムチ経由の鉄道で結ぶユーラシア・ランドブリッジの展開・促進は、重大開発プロジェクトの目玉の一つであった。重慶・西安・蘭州・ウルムチは、西部大開発の重要な開発基地と位置付けられた。中国とカザフスタン国境の駅阿拉山口^{アラシャンコウ}が注目されることになった。

②海鉄連運が支えるユーラシア・ランドブリッジ

連雲港～ロッテルダムルートは、日本や韓国では、CLBと呼ばれる。連雲港は、主に日本や韓国という外国から来るコンテナ貨物を揚げ積みする港湾の色彩が強い。'12年を例にとると、連雲港のコンテナ取扱量は、502万TEU（中国10位）で、海鉄連運量は30.3万TEUであり、うち、阿拉山口を超えた越境貨物は、7.8万TEUであった¹³。海鉄連運量はコンテナ取扱量の約6％と比較的多く、越境貨物は海鉄連運量の約25.7％であった。つまり、連雲港の海鉄連運量の約30％が、ランドブリッジのコンテナ貨物である。

ユーラシア・ランドブリッジには、ほかにも2つのルートがある。

- a) 天津－二連浩特^{アルレンホト}－中央アジア・ロシア・欧州ルート
- b) 大連－満州里^{マンシュウリ}－中央アジア・ロシア・欧州ルート

（注）二連浩特、満州里（共に内モンゴル）にも、口岸という税関の検問所がある。

天津港は、コンテナ取扱量が'13年は1,230万TEU（中国6位）の巨大港湾であり、北米航路や欧州航路など世界の幹線航路の船が寄港する港湾である。距離的にも、満州里、二連浩特、阿拉山口のどこにでも行きやすい場所に位置している。そのため、二連浩特だけではなく、阿拉山口や満州里にもコンテナ定期列車が走っている。'11年は、コンテナ取扱量が1,159万TEU（中国6位）で、海鉄連運量は約30万TEU、コンテナ取扱量の2.5％を占める¹⁴。

大連港は遼寧省にあり、東北地区最大の港湾で、北米航路や欧州航路も寄港する大港湾であり東北地区の窓口である。'12年のコンテナ取扱量は、806.3万TEU（中国7位）で、

¹¹ '13年2月訪中時水運科学研究院の配布資料「中国海鉄連運発展」16ページ

¹² 中国語ネット『大陸橋網』「新亞欧陸橋開通14年過境運輸12万箱」
(<http://www.landbridgenet.com/wenku/2013-01-24/4423.html>, '14年8月31日現在)

¹³ 『中国物流発展報告（2012-2013）』（中国財富出版社）131ページ

¹⁴ 劉竹芃「天津港集裝箱海鉄連運研究」『中国鉄路2012年7月号』（中国鉄道科学研究院）26～27ページ

海鉄連運量は約38万TEU¹⁵、コンテナ取扱量の4.7%を占める。他港と比べると大連港の海鉄連運量は比較的多い。天津港と大連港の各港発着のユーラシア・ランドブリッジの量に関するデータは、今手元にはないが、筆者が、'14年8月に行った調査で大連港務集団が投資主体として上場した大連港股份有限公司傘下の大連集益物流有限公司（大連集益と略する）から得た情報によると、満州里経由のランドブリッジの量は、年間約5,000TEU程度と大変少ないとのことだった¹⁶。現在、大連集益は、海鉄連運とランドブリッジの拡大に力を入れているという。以上見てきたように、ユーラシア・ランドブリッジは、海鉄連運によって支えられていることがわかる。

（4）鉄道コンテナセンター駅の登場

海鉄連運と国際複合一貫輸送及び国内コンテナ輸送に対応するために、中鉄コンテナ輸送社は、最新設備を備えた18ヶ所鉄道コンテナセンター駅を中心に、約40ヶ所のコンテナ専用取扱駅と、約100ヶ所のコンテナ取扱駅の3段階からなるコンテナ輸送ノード網を構築中である¹⁷。18ヶ所鉄道コンテナセンター駅のうち、'14年8月現在9ヶ所の鉄道コンテナセンター駅が建設されている。'06年11月の昆明を皮切りに同12月上海、'09年12月重慶、'10年3月成都、4月鄭州、7月大連、8月青島、9月武漢、12月西安まで建設され、以降建設が止まっている。残っているのは、天津・寧波・深圳（シンセン）・広州・北京・瀋陽・ハルビン・蘭州・ウルムチの9つである。

鉄道コンテナセンター駅には、港湾立地型センター駅と無水港（内陸港）型センター駅の2種類のタイプがある。港湾立地型センター駅を母港とし、無水港型センター駅を子港として、内陸の荷主の貨物を無水港型センター駅に集めコンテナ化し、母港に鉄道によって輸送し、逆に、母港に荷揚げされたコンテナ貨物を鉄道により子港としての無水港型センター駅へ輸送して、荷主にデリバリーする方式で運営する。海鉄連運とインターモーダル輸送の両方に対応する戦略である。港湾立地型センター駅と無水港型センター駅は、税関機能や検疫検査機能などを有し、荷主や船社や代理店やフォワーダーの便宜を図り、保税輸送のセンター間輸送を行える。これは内陸にシフトした企業などを取り込むことも念頭に置いている¹⁸。いわゆる、港と内陸基地を基点としたハブ&スポークのような考え方を導入しているものと推察される¹⁹。

¹⁵ 『中国物流発展報告（2012-2013）』（中国財富出版社）131ページ

¹⁶ 筆者は、'14年8月21日に大連訪問の機会があり、大連港股份有限公司傘下の大連集益物流有限公司をヒヤリング調査する機会を得た。この企業は、大連鉄道コンテナセンター駅を港湾側の立場から利用する物流企業である。中鉄聯集のホームページ（<http://www.crintermodal.com>、'14年9月6日現在）によると、大連鉄道コンテナセンター駅は、大連港務集団傘下の大連港集益物流有限公司40%と中鉄聯合國際有限公司60%の共同で出資して建設された。大連港集益物流有限公司は、大連港集益物流有限公司と兄弟会社の関係となる物流企業である。

¹⁷ 中鉄集裝箱運輸有限公司ホームページ（<http://www.crct.com/portal/index.jsp>、'14年9月6日現在）より

¹⁸ 鉄水連運の無水港建設に関し鉄道部門側からの提起については、崔艷萍、鄭平標「鐵路参与鉄水連運無水港建設的思考」（鉄道貨運01/2012（鉄道科学研究院）19～22ページ）に詳しい。

¹⁹ 鉄道コンテナセンター駅は、登場当初は、コンテナ物流センターと呼ばれ、物流のハブとなることを想定していた。（筆者「中国の鉄道輸送と現代物流化」（日中経協ジャーナル2009年2月号（財団法人日中経済協会））

9ヶ所の鉄道コンテナセンター駅のうち、港湾立地型に属するものは、上海・青島・大連である。無水港型は、鄭州・武漢・重慶・成都・西安・昆明である。18ヶ所鉄道コンテナセンター駅は、中鉄聯合国際集装有限公司（中鉄聯合国際コンテナ社、中国語で「中鉄聯集」と略す）により管理運営されている。この会社は、自らをCRIntermodalと自称しており、中鉄コンテナ輸送社の子会社として位置づけられている。

筆者が行った'13年2月の北京の中鉄聯集本社へのヒヤリングによると、鉄道コンテナセンター駅の機能は3つある。①コンテナセンター駅間を結ぶこと、②コンテナセンター駅と主要港湾を結ぶこと、③コンテナセンター駅と国境貿易都市を結ぶことの3つである。現在、既設の9つのセンター間には、①の国内の定期コンテナ列車、②の海鉄連運定期コンテナ列車、③の国際定期コンテナ列車が運行され、鉄道コンテナ輸送ネットワークを形成している。鉄道コンテナセンター駅が、現在行っている海鉄連運業務は、主に次の通りである²⁰。

- (a) 昆明/成都/重慶－広州港 (b) 昆明/成都/重慶－上海港 (c) 鄭州/西安－青島港
(d) 鄭州－連雲港 (e) ハルビン－大連港

内陸部の子港と沿海部の母港の関係で運営されている。

'12年9月に中鉄聯集は、中遠集装箱運輸公司（コスコ・コンテナラインズ）と『中遠集運と中鉄聯集経営合作協議』という協定を結び、コスコ・コンテナラインズが、各鉄道コンテナセンター駅にインランドデポを設置する代わりに、鉄道コンテナセンターが、コスコ・コンテナラインズのために、コンテナの管理・蔵置・修理・洗浄・バンニング・デバンニングなどのサービスを供与している。中国の鉄道と海運のツー・トップの大有企業同士が、先陣を切って海鉄連運ネットワークを形成したのである²¹。

（5）外資の内陸部シフトと鉄道コンテナ輸送の新展開

近年、外資の内陸部シフトという現象が起こっていると言われている²²。それが、コンテナ輸送に新しい展開をもたらしつつある。そのシフトの代表例として取り上げられるのが重慶と武漢である²³。

まず、重慶は、'01年に打ち出された西部大開発政策の重要な開発基地と位置付けられており、外資の誘致政策は早くから始まっていた。近年、その外資の集積が、重慶の経済を大きく動かし始めている。重慶市西部の西永総合保税せいえい区には、台湾系EMS大手広達電腦（クォンタ）、富士康（フォックスコン）、英業達（インベンテック）が工場を構える。広達はエイサーのノートパソコンを、富士康・英業達は、ヒューレット・パッカードのパソコンを生産している。また、重慶江北空港に隣接する重慶りょうろつんたん両路寸灘保税港区空港りょうろつんたん区には、緯創（ウィストロン）、仁宝電腦（コンパル）、和碩聯合科技（ペガトロン）という台

²⁰ '13年2月訪中時に取得した『中鉄聯合国際集装有限公司パンフレット』より

²¹ 同上資料及び中鉄聯集のホームページ（<http://www.crintermodal.com/cn/>、'14年8月31日現在）。

²² 『日刊CARGO臨時増刊号Sep.2012「進む、未開の内陸へ」』（海事プレス社）

²³ 人民中国ホームページ：「国務院、東部から西部への産業移転に5政策」'14年6月26日付。（http://www.peoplechina.com.cn/xinwen/txt/2014-06/27/content_626349.htm、'14年8月31日現在）。産業シフトは、外資の内陸部シフトだけではない。中国政府は中国企業の東部から西部への産業移転を推進している。李克強総理は、2014年6月国務院常務会議において産業移転と重点産業配置調整を促進する政策措置を確定した。

湾系EMS3社が、工場を稼働させている。重慶市政府の計画は、'15年にPC生産年間1億台を目指している。そして、これらのPC部品・部材を、未だ上海・蘇州・深圳などにいる沿海部のサプライヤーから保税転送するために、米系・台湾系・日系物流企業などが保税区に倉庫を設立した²⁴。

一方、筆者が'13年9月にヒヤリングした、渝新欧（重慶）物流有限公司によると、'11年3月19日にヒューレット・パカード社（HP）の電子産品を重慶からドイツのデュイスブルクまで運び、4月5日に無事到着し、渝新欧国際列車が誕生したとのことであった。ユーラシア・ランドブリッジの多様化が、ここから始まった。そして、これを可能にした鉄道インフラが、'09年に運営開始した重慶鉄道コンテナセンター駅である。このセンター駅からは、華東・華南の港湾を対象とした海鉄連運専用列車が走っている。重慶－上海の渝滬鉄水連運専用列車、重慶－武漢の渝漢鉄水連運専用列車、重慶－深圳の渝深鉄水連運専用列車、重慶－深圳塩田港の平湖南鉄水連運専用列車、重慶－広州の江村専用列車などである。上述したHPのPCの部品輸送には平湖南鉄水連運専用列車が使用されている。

また、重慶港と鉄道コンテナセンター駅間の海鉄連運へも対応が進められている。重慶コンテナセンター駅は、襄渝線（襄陽～重慶）の団結村駅に隣接するが、重慶港の一つ寸灘港から約70kmある。この港のコンテナターミナルに長江を遡ってきた上海発のコンテナが揚げられる。これらが、鉄道コンテナセンター駅に持ち込まれ渝新欧国際列車に積まれれば、中央アジアや欧州へ輸送することも可能である。重慶鉄道コンテナセンター駅は、華南の深圳や広州のような大港湾からの海鉄連運コンテナだけでなく、華東の上海や寧波や蘇州方面からもたらされるコンテナも重慶港の海鉄連運コンテナとして、ランドブリッジ戦略に組み込んでいる。これには、中鉄コンテナ輸送社の成都支社も期待を寄せている。成都鉄路局と重慶港務物流集团有限公司は、'11年『成都鉄路局、重慶港務集団鉄水連運战略合作協議』に調印し、13年8月に“蓉万”集装箱班列（“蓉万”コンテナ専用列車）を運行開始した（蓉は成都の別称）。この列車は、上海～万州港～成都地区往復鉄水連運専用列車とも呼ばれており²⁵、上海から重慶港の一つである万州港に陸揚げしたコンテナを万州駅のコンテナ取扱駅から成都鉄道コンテナセンター駅へ輸送する²⁶。重慶港は、四川省周辺地域の海鉄連運の中心港になっている。ちなみに、重慶地区の鉄道輸出コンテナ量は、'10年には2,000TEUだったものが、'13年には3.73万TEUに、その鉄道取扱量は、'10年に19.7万TEUだったものが、'13年には33.5万TEUになった。重慶は急速な経済発展をしており、渝新欧の貨物もパソコンにとどまらず、完成車の輸入や食料、原木等の輸入も検討されている。'14年2月には、鉄道コンテナセンター駅の中で税関が正式に稼働し始めたということである²⁷。重慶は、華東と華南と西部の中間に位置し、外資の内陸部シフトにより、西部の窓口として、その優位性を発揮しつつあると言えよう。

次に、武漢市は湖北省にあり、長江上では上海と重慶の中間地点に位置している。武漢には、中国四大自動車メーカーの一つ東風汽車が本社を構えており、ホンダ、プジョー・シトロエンと合弁完成車工場を稼働している。武漢では、自動車産業も内陸シフトが進ん

²⁴ 『日刊CARGO臨時増刊号Sep.2012「進む、未開の内陸へ」』（海事プレス社）5ページ

²⁵ 陳育輝「重慶鉄路樞紐集装箱鉄水連運發展策略的探討」（『鉄道貨運05/2014（鉄道科学研究院）』21ページ）

²⁶ 万州港口（集団）有限公司ホームページ「万州港」（<http://www.wzg.com.cn/page/tsly.html>, '14年8月31日現在）

²⁷ 陳育輝「重慶鉄路樞紐集装箱鉄水連運發展策略的探討」（『鉄道貨運05/2014（鉄道科学研究院）』22ページ）

であり、内陸各地で産業規模の拡大が進んでいる²⁸。

武漢には、武漢東湖^{とうこ}国家高新技术開発区と武漢呉家山^{こかやま}経済技術開発区がある。前者は、総面積518km²の広大な土地に産業団地が連なる。通信・自動車部品・ソフトウェア開発などが中心。約2万社があり、NEC、住友電工、フジクラ、エイチワン、ユタカ技研など約50社の日系企業がある。富士康（フォックスコン）も大規模な工場群を構え、「フォックスコン」専用鉄道も走らせている。後者は、総面積497.5km²、日系企業としては、(株)ジエクトなど自動車部品メーカーが多い。日本自動車部品パークも設けられている。保税地区として、東西湖保税物流センターがあるほか、武漢鉄道コンテナセンター駅も設置されており²⁹、企業立地と物流がセットになった好例となっている。

漢新欧^{かんしんおう}国際列車は、武漢～チェコ間を走るが、このルートは、'12年10月24日に開通しており、主にフォックスコンの電子産品を輸出し、帰り荷として、自動車、自動車部品、医療機器などを輸入している³⁰。武漢市人民政府外事弁公室ホームページによると、'14年に入ってから、4月23日に第1回目の列車を送り出し、5月6日にポーランドに到着した。14日間かかったという。5月5日には、第2回目の漢新欧国際列車が、武漢呉家山経済技術開発区の鉄道コンテナセンター駅から出発した。45車両90TEUのコンテナにトルクメニスタン向け石材やフォックスコンのポーランド、チェコ向け電子産品を積んで出発した。10,800kmを約15日かかったという。目下毎月2便を運行しているが、今年下期には毎週1便を五定列車として運行したいとしている³¹。武漢も外資の内陸部シフトにより、長江上の大都市として成長を加速させている。

3. ユーラシア・ランドブリッジの新展開

重慶や武漢への外資企業のシフトにより、鉄道コンテナ輸送が新しい展開を迎えている。その核となっているのが、鉄道コンテナセンター駅である。それらは、海鉄連運とユーラシア・ランドブリッジを支え、鉄道コンテナ輸送ネットワークを形成し、新たなユーラシア・ランドブリッジのルートと国際列車を数多く生み出している。現在これらの列車の定期列車化が推進されている。具体的には以下のようなものである。

①渝新欧^{ゆしんおう}国際列車：重慶－デュイスブルグ 2011年4月開通

②漢新欧^{かんしんおう}国際列車：武漢－チェコ 2012年10月開通³²

③青新欧^{せいしんおう}国際列車：青島－オランダ 2012年12月開通³³

²⁸ 『日刊CARGO臨時増刊号Sep.2012「進む、未開の内陸へ」』 6 ページ（海事プレス社）

²⁹ 同上7 ページ

³⁰ 中国語ネット『百科』「漢新欧铁路」（<http://baike.baidu.com/view/9494918.htm?fromTaglist>, '14年8月31日現在）

³¹ 武漢人民政府外事弁公室ホームページ「“漢新欧” 第二趟班列 昨晚出発」（<http://www.whfao.gov.cn/newshow.jsp?key=764&fid=2&fname=新闻中心&zid=8>, '14年8月31日現在）

³² 湖北日報の「湖北惠農手机報」（<http://news.cnhubei.com/hbrb/hbrbsglk/hbrb09/201210/t2290994.shtml>：2012年10月25日付「新“亜欧大陸橋” 連起了什么」より。'14年8月31日現在）

³³ 「和訊新聞」（<http://news.hexun.com/2012-12-31/149647215.html>：2012年12月31日付「新亜欧大陸橋再添運力」より。'14年8月31日現在）

- ④蓉新欧国際列車：成都－ウッジ 2013年3月開通³⁴
⑤鄭新欧国際列車：鄭州－ハンプブルグ 2013年7月開通³⁵
⑥西新欧国際列車：西安－ロッテルダム 2013年11月開通³⁶

従来は、a) 連雲港－阿拉山口－マルシェヴィチーロッテルダム、b) 天津－阿拉山口／二連浩特／滿州里－ロシア－欧州、c) 大連－滿州里－ロシア－欧州の3ルートであったが、今後は、これら3ルートに加え、鉄道コンテナセンター駅を起点とした下記のようなルートに多様化していく。

- ①（重慶／武漢／青島／成都／鄭州／西安）－阿拉山口－ドスティク－マルシェヴィチー欧州
②（上海／寧波／深圳／広州／昆明）－重慶－阿拉山口－ドスティク－マルシェヴィチー欧州

これらを一つの絵にまとめると下記の通りである。阿拉山口（中国）とマルシェヴィチ（欧州）を二大中継局としたユーラシア・ランドブリッジ物流ネットワークというものが形成されつつあると言える。日本や韓国は、連雲港だけではなく、天津、青島、大連、上海、寧波、深圳、広州などの港を、ユーラシア・ランドブリッジの基地として幅広く使える便利さを与えられ、重慶、武漢、成都、西安、蘭州など内陸部発でも、欧州までのコンテナ貨物の輸送サービスを利用できるような体制が出来上がりつつある。欧州や中央アジアからのコンテナ貨物も内陸から中国各港湾を通過し、海を渡って日本や韓国に入ってくるのである。ユーラシア・ランドブリッジは、多点对多点のネットワーク輸送という新たな段階に入ったといえるだろう。

4. 新しいホルゴス（霍尔果斯）駅と鉄道口岸の建設

阿拉山口駅は、新疆ウイグル自治区唯一の外国に対する鉄道の窓口であり、ランドブリッジの貨物は、この駅を必ず通過する。中国とカザフスタンのレール幅が異なるため、阿拉山口では、積み替えが発生するが、大量に流入する貨物を処理できず、滞貨が発生することは良く知られている。中鉄聯集の関連会社中鉄多式連運有限公司のホームページによると、'10～'12年の中国東部などの沿海港から鉄道に載せ替えて阿拉山口に至る貨物は年平均14%の速度で増加し続けている³⁷。様々な鉄道コンテナセンターから、海鉄連運貨物やその他の貨物の増加が予想される中、阿拉山口の滞貨への対策が大変重要な課題となっている。中国政府は、滞貨対策のため、阿拉山口の西南100数十キロの国境に、ホルゴス駅と鉄道口岸を建設し、'12年12月15日に稼働させた³⁸。ホルゴス駅は、'13年11月5日の段階で、既に500列車46,253TEUを受け入れ、阿拉山口の貨物の供給圧力を、十分に和らげる

³⁴ 町田一兵「中国鉄道及びチャイナ・ランドブリッジの現状と将来性」（明治大学セミナー「アジア～ヨーロッパ間における長距離鉄道貨物輸送－SLBとCLBの現状及び可能性について－」）

³⁵ 大陸橋網「鄭欧国際鉄路貨運首列18日啓程 打造新絲綢之路」2013-07-24付。
(<http://www.landbridgenet.com/zhuanti/20130718/2013-07-24/8151.html>, '14年8月31日現在)

³⁶ 毎日経済新聞ネット「“西新欧” 专列正式运行 欧亚铁路运输再添新通道」（2013年11月28日付）
(<http://www.nbd.com.cn/articles/2013-11-28/791245.html>, '14年8月31日現在)

³⁷ 中鉄多式連運有限公司ホームページ「2013年上半年阿拉山口輸出入貨運量同比增長16.8%」'13年7月15日付 (<http://www.crimt.com.cn/Simplified/NewsView.asp?ID=860&SortID=13>, '14年8月31日現在)

³⁸ 中鉄コンテナ輸送社によると正式開業は'13年4月とのこと。（'13年9月確認）

機能を果たしており³⁹、阿拉山口の代替鉄道駅として、今後発展していくものと予測されている。

(図1) 渝新欧国際列車ルートとユーラシア・ランドブリッジ物流ネットワーク



(出所) '13年9月訪中時資料『渝新欧(重慶)物流有限公司「新絲綢之路」』より

(注) 中国国境阿拉山口から蘭州、西安、成都、重慶、南方の深圳、南西の昆明と繋がっている。成都・北京・天津・大連・鄭州・青島・上海・寧波・広州は筆者が追加した。

(図2) アラシャンコウとホルゴス



(出所) 中国鉄道総公司ホームページの「『十二五』鉄道網計画図」より筆者作成

(http://www.china-railway.com.cn/tljs/201309/t20130916_39023.htm, '14年10月25日現在)

³⁹ 同上ホームページ「連雲港経霍尔果斯至中亚集装箱国际班列开行500列」 '13年11月5日付 (<http://www.crimt.com.cn/Simplified/NewsView.asp?ID=996&SortID=10>, '14年8月31日現在) 14年9月の中国訪問調査では、中鉄コンテナ輸送社や渝新欧(重慶)物流有限公司から、ホルゴス駅の処理能力は、開設当初はかなり低いとされていたが、中鉄多式連運有限公司ホームページによると、500列車46,253TEUを受け入れたとしており、阿拉山口の越境貨物7.8万TEUの供給圧力を、十分に和らげる機能を果たしていると言えるだろう。