

デジタル化とカーボンニュートラルで横串

1、はじめに
 コロナ禍の国際海上輸送の混乱は正格化に向かいつつある。2020-23年の間に世界の物流は大きく変化したが、アジア発着の北米・中南米航路も欧州地中海航路もコンテナは不足し、港湾は大混雑し、運賃は暴騰した。航空機のベリ（旅客便の貨物スペース）輸送は後退し、欧州向け輸送ではシベリア・ランドブリッジ（SIL B Siberian Land Bridge）や中欧班列（CREEC hina Railway Express）が利用拡大によって急成長した。北米向けでは、パナマ運河経由の東岸航路の利用が急回復し、メキシコのマンザニロ経由北米向けルートが開発されるなど、新ルート開設のトリアールが見られた。その結果、一輸送ルート・モードの多様化が、ポストコロナのキーワードの一つとなつてい

日本海事センターの荷動き情報によると、23年2月までは欧州航路の東アジア発着物は前年比減少が続いていたが、3-7月はトルコ地震の復興需要もあり、東地中海向けの貨物が急増した。ただ、中欧班列やSLBの鉄道貨物の海上輸送へのシフトが進み、増加傾向にある。ただ、復航は前年比減少傾向にある。

2、欧州航路と
 中欧班列の動向
 グラフ1によると、アジア欧州航路の22年の荷動きは、コロナ前の19年をかなり下回り、急減している。コロナ禍の20、21年は19年比、それぞれ約1.5倍と回復したが、22年は19年比約1.2倍と減少した。21年9月のスエズ運河での座礁事故、中国での台風や上海、寧波、塩田などのロックダウン（都市封鎖）の影響が重層的に積み重なって滞船が常態化したと推測される。

3、中欧班列の
 輸送ルートの拡大
 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。代替ルートの第一候補は、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（TCIRT）を渡り、アゼルバイジャンのバクへ向かい、陸路ジョージアのポツクへ運び、ルーミア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

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年以降の発展史を振り返ると、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。

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「海陸連通の推進」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、海陸連通推進における「海運の現代化の推進」と「鉄道現代化の推進」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。海陸連通の二つの政策が、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。

東アジアの欧州向け物流における中国の国際物流戦略から学ぶべき取り組み

日本海事センター 客員研究員 福山秀夫

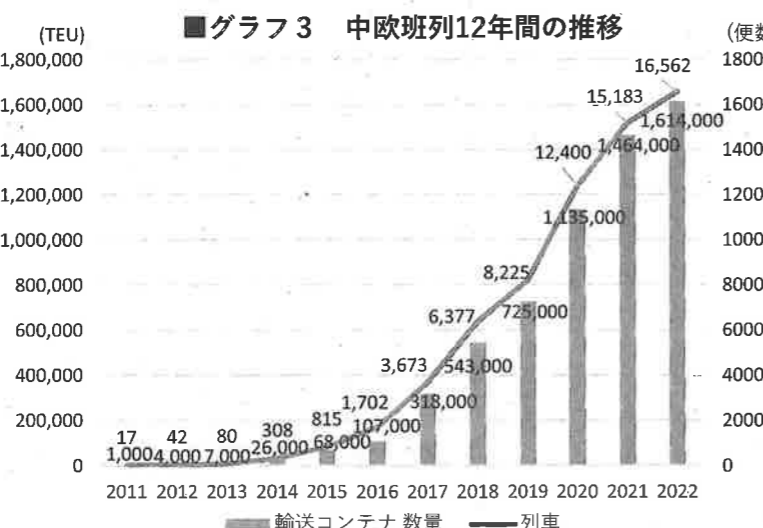
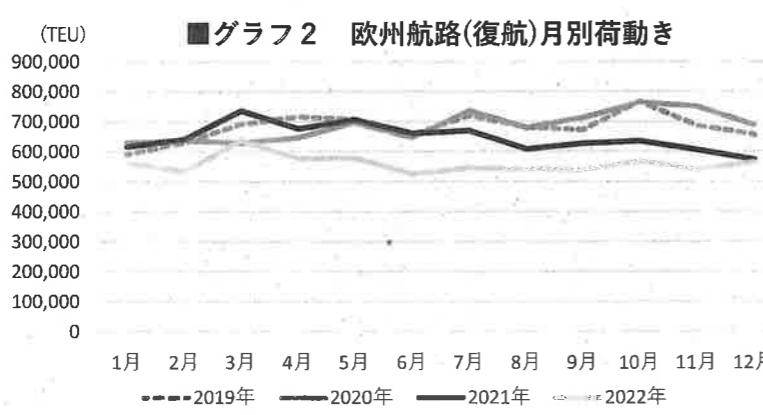
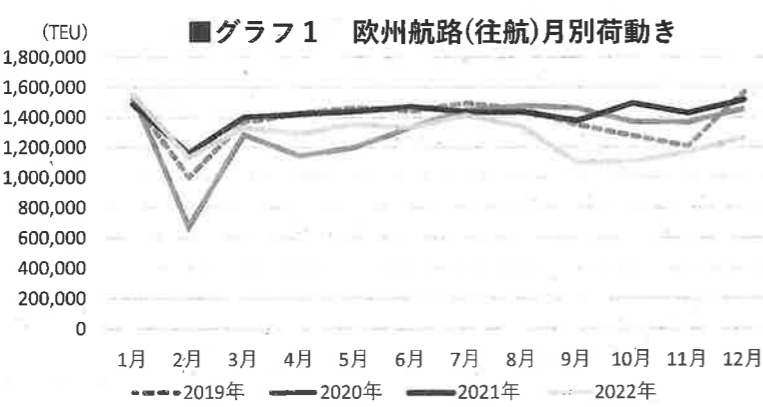


シを通り、BTK（パター・トビリ）鉄道でトルコのイスタンブールや東地中海沿岸部のメルシン港へ運ぶルートなどがある。マースクや日本通運はカスピ海ルートサービスを提供している。これまでカザフスタンやアゼルバイジャンは、港湾整備を行ってきたが、ウクライナ戦争勃発以降、港湾混雑に対処するた

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ガルからキルギス・ウズベキスタンに至る全長523キロの鉄道が完成して初めて利用可能なルートだが、この鉄道の完成により、欧州までの距離を900キロ、リードタイムを7-8日短縮できるとされている。

第二に、海上コンテナを鉄道が輸送する海陸連通（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「二帯一路」への貢献であること。

このように基本方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「海陸連通」が推進された。00年代初頭、中国の海運・鉄道・港湾は、1960



（出所）DailyCargo2020年11月17日付、日本海事新聞2021年1月12日付などから筆者作成

「一鉄道の現代化の推進」については、おもに軍需物資優先、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複合輸送が設立され、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）扱いはとされた。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に07年にCRCTの子会社として、中鉄聯合国際集箱（CUIC）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

ついでには、92年に始まったユーラシア・ランドブリッジの三大海陸連通ルート、連雲港-阿拉山口、天津港-二连浩特、大連港-滿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）の発売を皮切りに、他の鉄道コンテナセンター駅からも統々と国際列車が発売された。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、貿易拡大や貿易サービスの提供、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、海運と陸運の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。

成都陸港港の「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着物の上海港抜きの「中部陸海連通大通道」構築、重慶-欽州港-鉄道-道路-運河で結ぶ中国西部・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）班列と重慶基地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るようになっている。