

2016年2月22日(日)  
JSTシンポジウム「現代シルクロード構想と中国の発展戦略」

# 現代版のシルクロード「中欧班列」の実態と意義

法政大学 経営学部  
教授 李 瑞雪

# 「中欧班列」とは？

「中欧班列」とは、ここ数年で開通された中国／欧州間の国際定期貨物列車のことである。

- 「中亜班列」(中国／中央アジア間の定期貨物列車)も存在。

2011年に最初の路線、重慶－デュイスブルクの「渝新欧」が開通。

2015年12月現在、中国の16都市から20路線以上の「中欧班列」が運行。

ユーラシア大陸における新しい国際物流の基幹ルートになるか、注目を集めている。

# 歴史上の中欧間国際鉄道輸送

## 帝政ロシアの建設した「中東鉄道」

- 幹線：満洲里—ハルビン—綏芬河／支線：ハルビン—長春—大連
- 1903年から供用、総延長2400キロ

## 中モ露鉄道

- 北京—二連浩特—ウランバートル—モスクワ
- 1955年から供用、総延長7858キロ

## チャイナ・ランド・ブリッジ (CLB)

- 連雲港—阿拉山口—ロッテルダム
- 1990年全線開通、1992年から国際輸送サービス(シ&レール複合一貫輸送)開始
- 中国国内4182キロ、ロッテルダムまで10800キロ



出所：<http://1-silkroad.jugem.jp/?eid=29>より引用。

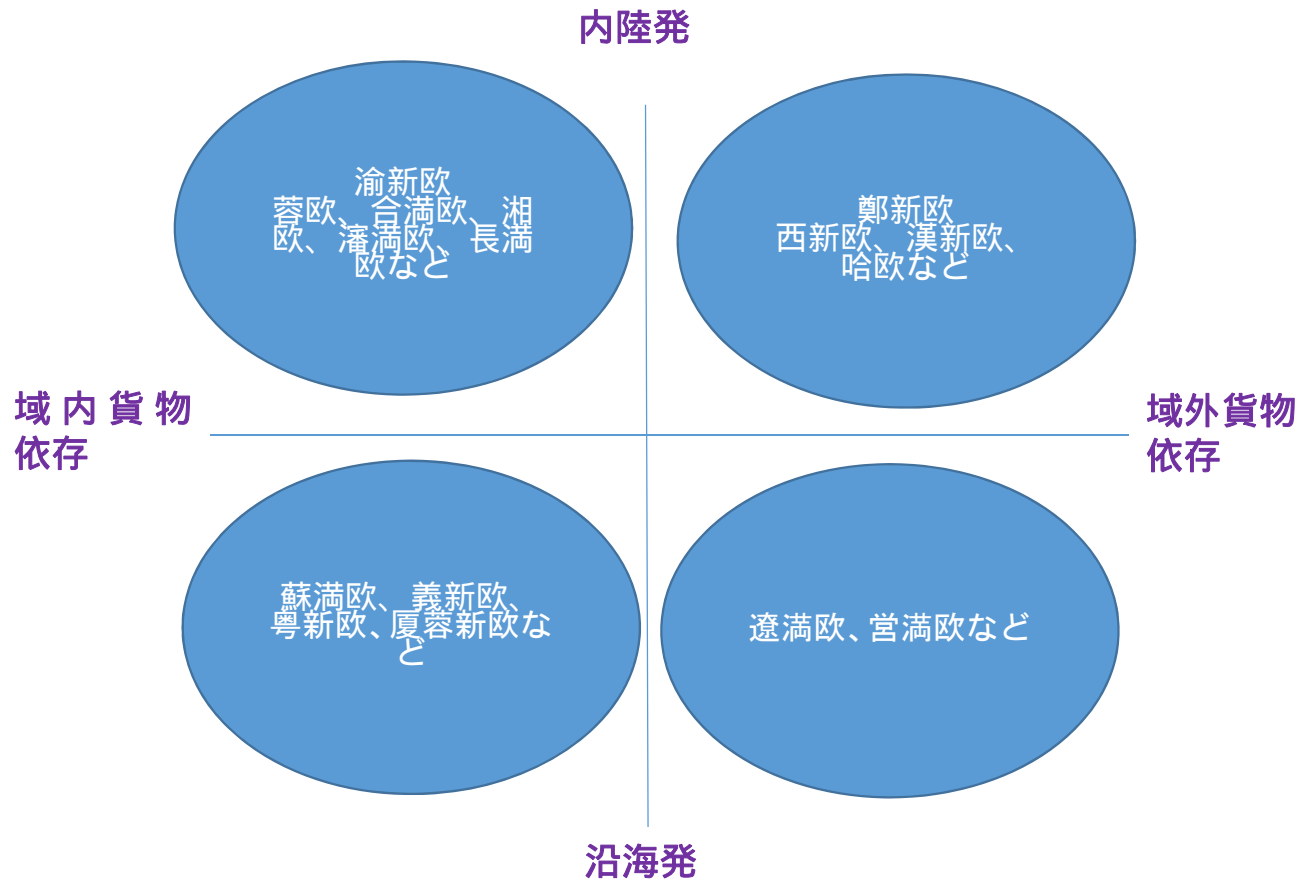
# 運行中の主な「中欧班列」の概要、類型

中欧班列の名称	導入時期	始発駅	終着駅	走行総距離 (KM)	所要時間 (日)	運営主体
渝新欧	2011年3月	重慶	デュイスブルク(独)	11179	14	渝新欧(重慶)物流有限公司
漢新欧	2012年10月	武漢	Pardubicky(チェコ)、ハンブルク(独)、デュイスブルク(独)、ウッチ(波)	10863(チェコまで)	17	武漢漢欧国際物流有限公司
蓉欧快線	2013年4月	成都	ウッチ(波)	9826	10	成都亜欧班列物流有限公司
鄭新欧	2013年7月	鄭州	ハンブルク(独)	10214	14~16	鄭州鉄道局
蘇満欧	2013年9月	蘇州	ワルシャワ(波)	11800	11~14	中鉄多聯上海分公司
粵新欧	2013年11月	東莞	モスクワ(露)	10000以上	15	広鉄集団、東莞中外運物流中心
西新欧(長安号)	2013年11月	西安	ロッテルダム(蘭)ノモスクワ(露)	9850/7251	18/ 14	N.A
湘欧快線	2014年10月	長沙	デュイスブルク(独)	11808	18	広州鉄道(集団)長沙貨運センター
義新欧	2014年11月	義烏	マドリード(西)	13052	21	義烏天盟実業投資有限公司
哈欧	2015年2月	ハルビン	BIKLYAN(露)ノハンブルク(独)	6574/9820	10~13	哈欧国際物流公司
遼満欧	2015年4月	大連	モスクワ(露)、ハンブルク(独)	10868	N.A	大連港務集団
合新欧	2015年6月	合肥	ハンブルク(独)	11000	15	安徽新亜欧国際物流有限責任公司
長満欧	2015年8月	長春	シュヴァルツハイデ(独)	9800	14	長春国際陸港発展有限公司
瀋満欧	2015年10月	瀋陽	ハンブルク(独)	11000	12~14	瀋満欧(瀋陽)国際物流有限公司
營満欧	2008年?月	營口	モスクワ、ワルシャワ、Sjeng Te Rowlett(ベラルーシ)、Dobra(スロベニア)、ハンブルク(独)、カルーガ(露)	8400(カルーガまで)ノ11000(Dobraまで)ノ14000(ハンブルクまで)	13~23	營口港務集団、遼寧瀋鉄紅運物流有限公司



中国側の  
 主要な始  
 発駅の所  
 在都市(計  
 16都市)と  
 主要な国  
 境駅(5  
 駅)

# 主要「中欧班列」の類型（発駅の立地と集荷範囲によって分類）



## (1) 内陸発の域内貨物依存型

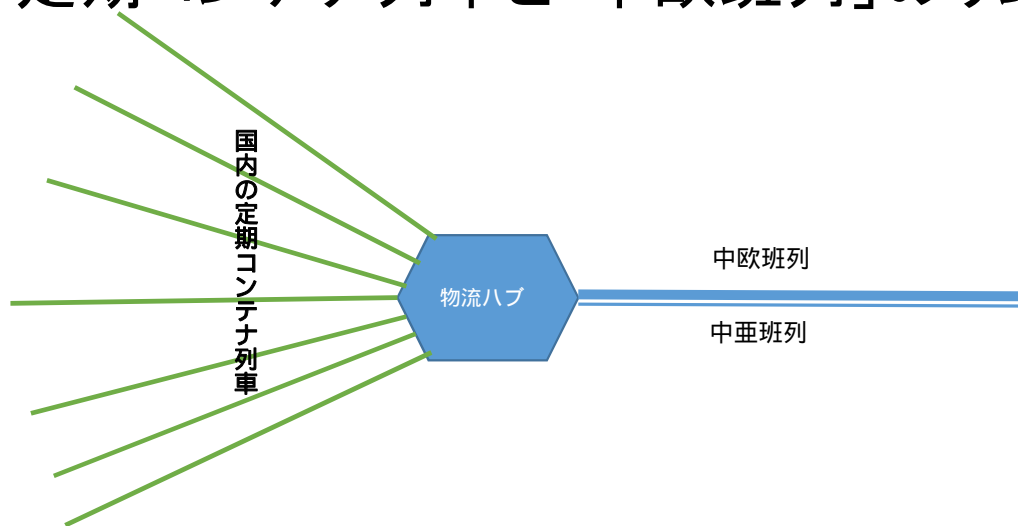
- 最初に「中欧班列」のコンセプトを打ち出し具現化した。
- 域内産業集積の形成とそれに伴う欧州向け輸出の増大に対応。
- 比較的に安定的な運行が維持されている。
- 長距離のドレージ輸送を省き、トータル輸送LTを短縮。
- 重慶、成都、合肥、長沙、瀋陽、長春を起点とする「中央班列」はこのタイプに分類。

## (2) 沿海発の域外貨物依存型

- 従来のシー&レール複合一貫輸送(海鉄聯運)やCLB(チャイナ・ランド・ブリッジ)輸送の衣替えが多い。
- 「中欧班列」より早く創成した欧州までの国際鉄道貨物一貫輸送サービス。
  - 営満欧は2008年に開設。
- 營口や大連などの沿海港湾を起点とする。
- 連雲港、天津、青島、寧波、深圳などの海鉄聯運やCLBの便を「中欧班列」「中亞班列」に変更する計画が立てられているという。
  - 「津新欧」「青新欧」「甬新欧」、「深新欧」・・・
- 日本企業や韓国企業から関心を集めている。

### (3) 内陸発の域外貨物依存型

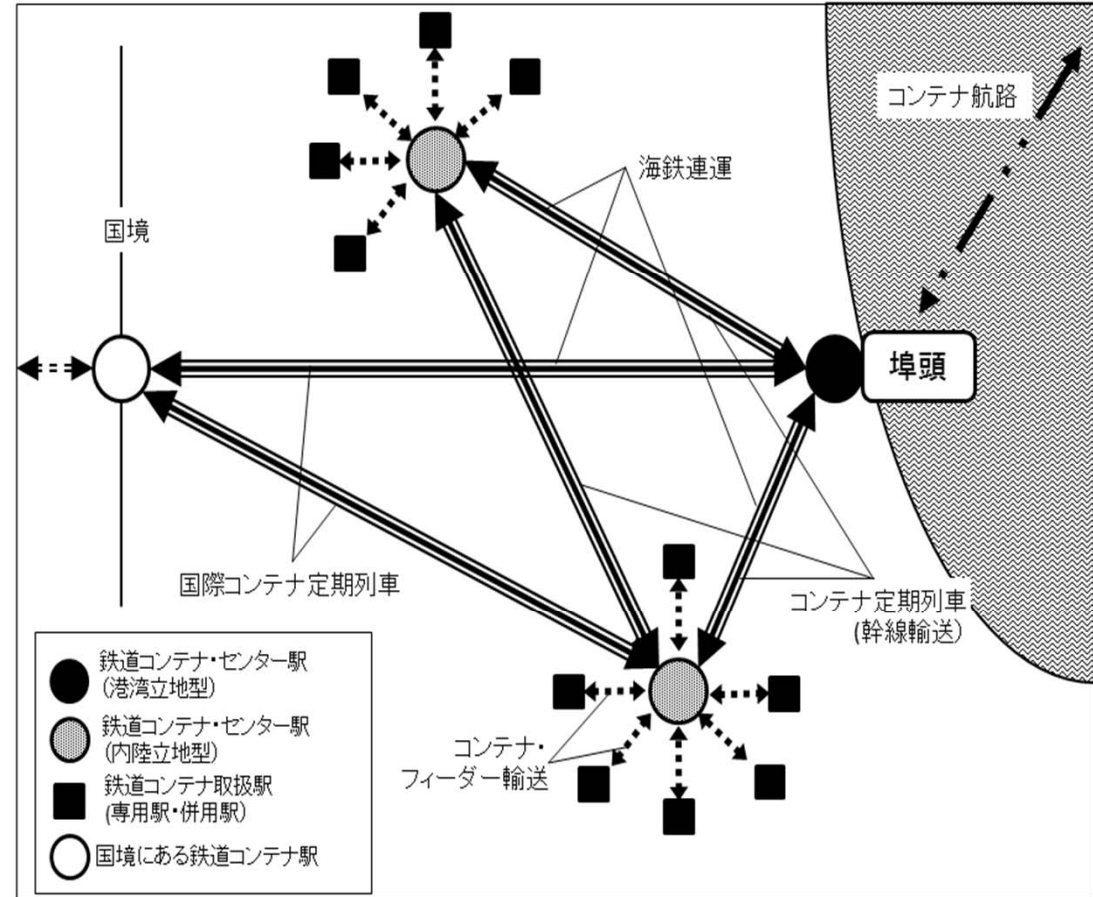
- 交通要所の物流ハブに広域的に貨物を集約して、「中欧班列」に積載。
  - 鄭州、西安、ハルビンなどが典型的である。(武漢、昆明も?)
- 鉄道コンテナ・センターの整備(全国18箇所、うち10箇所供用開始)。
- 国内の定期コンテナ列車と「中欧班列」のリンケージが重要。



# 18の鉄道コンテナ・センター駅



# 国内鉄道コンテナ定期輸送ネットワークの概念図



## (4) 沿海発の域内貨物依存型

- 蘇州、義烏、東莞、アモイなどを起点とする「中欧班列」。
- 輸出指向の産業の厚い集積が域内に存在。
- 発達した外航海運サービスに補完。
  - 多様な荷主企業のニーズ: LT短縮、高運賃の空運の回避など。
- 内陸発の域外貨物依存型の「中欧班列」との提携や連結、統合が課題。

# 「中欧班列」の優等生：渝新欧

- 渝新欧とは、重慶—新疆—欧州の略で、重慶から新疆の阿拉山口経由で欧州のデュイスブルクに結ぶ定期貨物列車のこと。
- 2011年3月19日に正式に運行開始。総距離は11,179キロ。
- HP社の物流ニーズへの対応が切っ掛け。
- 2015年7月14日迄のべ338便運行(3万TEU)。2015年は250便(うち、行きは150便、帰りは100便)に達した。
- 稼働中の「中欧班列」の中で、運行便数や運行安定性、輸送実績において突出。
- 2014年4月から渝新欧「公共班列」のダイヤを発表。

# 渝新欧「公共班列」2015年ダイヤ

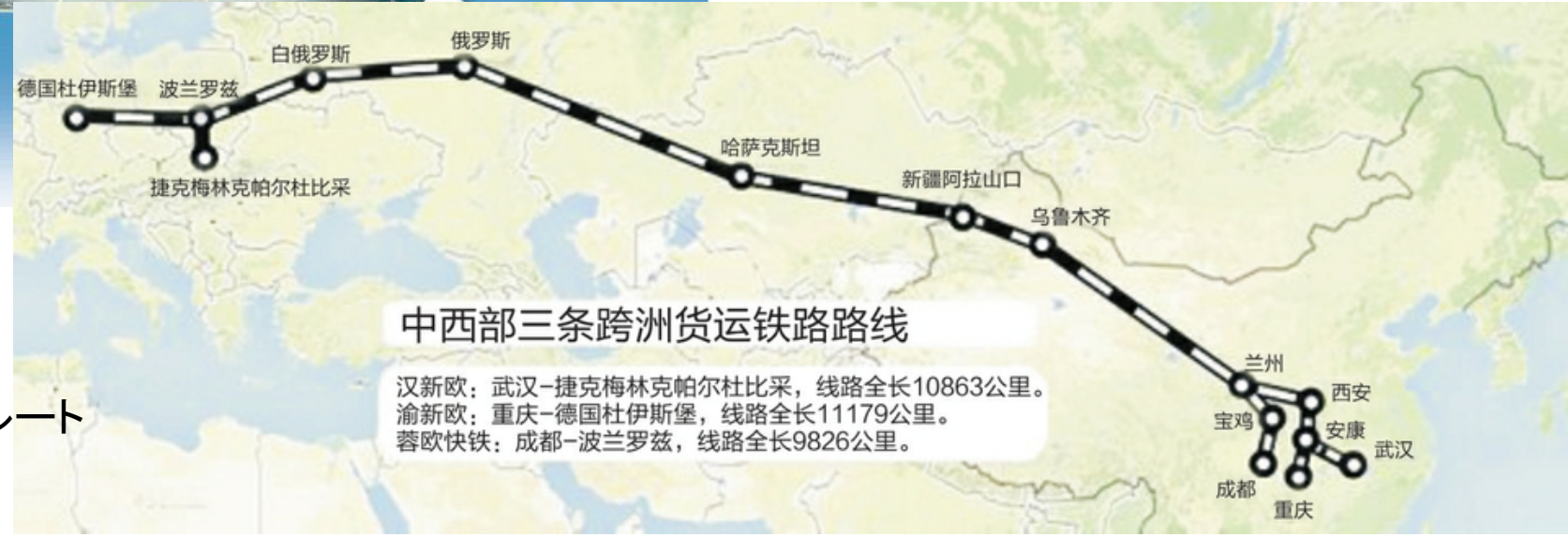
月	月曜日	木曜日	土曜日	備考
1	4, 12, 19, 26	1, 15, 22, 29	3, 10, 17, 24, 31	欠便増便無し
2	2, 9, 16	5, 12	7, 14	欠便3便
3	2, 9, 16, 23, 30	5, 12, 19, 26	7, 14, 21, 28	欠便増便無し
4	13, 20, 27	2, 9, 16, 23, 30	4, 11, 18, 25	欠便増便無し
5	11, 18, 25	7, 14, 21, 28	9, 16, 23, 30	増便3便
6	1, 8, 15, 29	4, 11, 18, 25	6, 13, 20, 28	増便4便
7	6, 13, 20, 27	2, 9, 16, 23, 30	4, 11, 18, 25	欠便増便無し
8	3, 10, 17, 24, 31	6, 13, 20, 27	1, 8, 15, 22, 29	増便5便
9	7, 14, 21, 28	3, 10, 17, 24	5, 12, 19, 26	増便4便
10	12, 19, 26	1, 15, 22, 29	10, 17, 24, 31	増便4便
11	2, 9, 16, 23, 30	5, 12, 19, 26	7, 14, 21, 28	増便4便
12	7, 14, 21, 28	3, 10, 17, 24, 31	5, 12, 19, 26	増便2便

# 渝新欧のルート

運賃は空運の約1/4  
 時間は海運の約1/3



Baidu百科



## 渝新欧、蓉欧、漢新欧のルート

# 渝新欧の成功要因

## 域内の産業集積から提供されるベースカーゴ

- PC、自動車、二輪車の産業集積

## 制度上のイノベーション

- 通関手続きや乗換えの迅速化、統一仕様のウェビル使用、国際郵便物の国際鉄道輸送利用の解禁など。

## 要素技術の継承と開発

- 「五定班列」や国際貨物列車の運営で培った技術・ノウハウの継承。
- 寒冷地の冬季輸送を可能にする技術の開発。

## 競争力のある運賃水準の実現

- 1FEU1キロあたりの運賃基準を1米ドルから0.55米ドルまで引き下げに成功。
- 運賃負担力のある商品にとって魅力的な運賃水準。

# 「中欧班列」の直面する問題

路線乱立

サービスの同質化

集荷をめぐる過当競争

往航と復航のインバランス

補助金依存体質

.....

# 中国政府と中国鉄道総公司の取組み

## 統合化:

- ブランドとロゴの統一;
- バックオフィス体制(配車組織、カスタマサービス・センター、ドキュメント・センターなど)の統合;
- 三大ルートに集約(西ルート、中央ルート、東ルート)。

## ネットワーク化:

- 「1+Nモデル」、1本の幹線と複数(N)本の支線からなるネットワーク型路線。



西の  
ルート

中央の  
ルート

東の  
ルート

「中央班列」「中亜班列」  
の3大ルート集約

幹線道路  
©中国まるごと百科事典  
<http://www.allchina.info/>

# 「中欧班列」は新しい国際物流ルートになるか

ユーザーの選択肢を増やす（海運の競合ルート・代替ルートではない）。

輸送量は確実に増加傾向。輸送貨物も多様化。

スピード性を求める貨物、GSCMが重要な商品（電子製品など）にフィット。

クロスボーダーのネット通販の急成長は「中欧班列」の追い風。

