

ユーラシア横断中国欧州輸送回廊

—その整備と運営について—

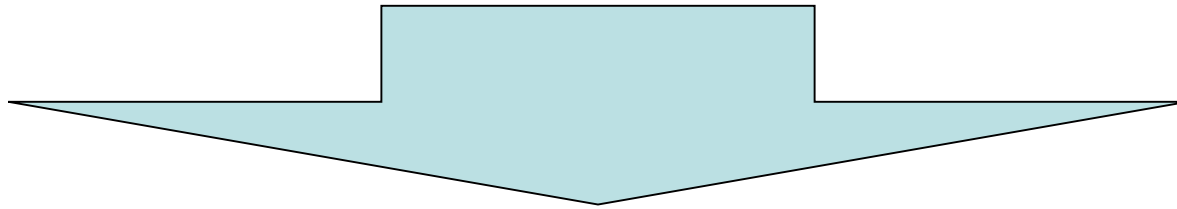


目 次

1. 「新シルクロード」に基づく国際交通インフラ整備
2. チャイナ・ランドブリッジの利用状況
3. 今後の展望
4. 利用者へのメリット

1. 「新シルクロード」に基づく国際交通インフラ整備

習近平が2013年9月3日-14日
中央アジア4カ国訪問



新シルクロード経済回廊の構築構想

背景には上海協力機構の存在

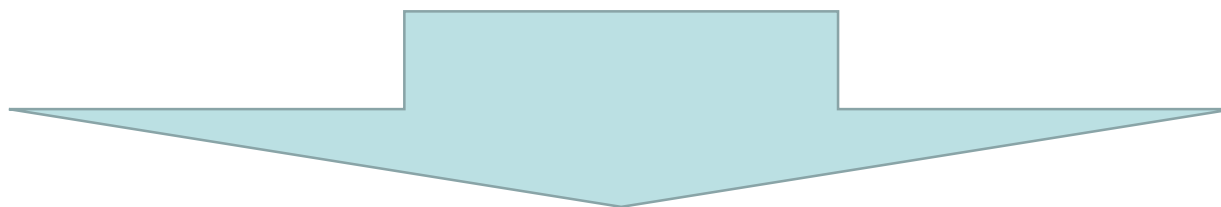
1996年、中国、ロシア、カザフスタン、キルギス、タジキスタンの5カ国首脳が上海で「国境周辺軍事関連での相互信頼の向上に関する協定」に署名したことで上海協力機構（Shanghai Cooperation Organization; SCO）という国際機構が立ち上げ

S C O加盟国・準加盟国一覧



上海 5 を踏まえた新シルクロード経済回廊の構築構想

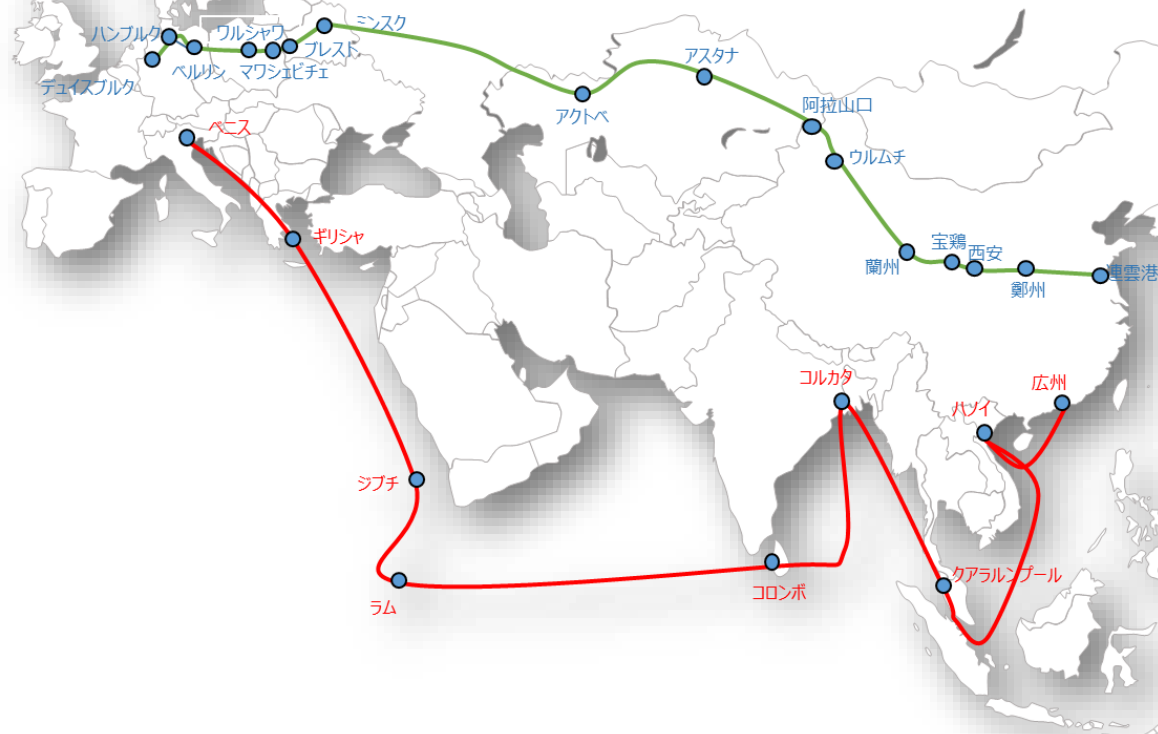
- 政策的連携と交流の強化による地域合作計画及び措置の設定
- 東、西、南亞を連結する交通ネットワークの整備
- 貿易のシムレス化
- 自国通貨の相互間流通の強化
- 人的交流の強化



交通においては、「一帯一路」

一帯一路

中国を起点に、中央アジアを経てロシア経由でヨーロッパに向かう「シルクロード経済帯」と
中国を起点に、南シナ海からインド洋へ向かう「21世紀海上シルクロード」を



さっそく動き出したCLB

2. チャイナ・ランドブリッジの利用状況



【重慶市発 C L B（渝新欧）】

運行経路：重慶発→→西安→蘭州→ウルムチ→阿拉山口→カザフスタン→ロシア→ベラルーシ→ポーランド→ドイツ（デュイスブルク）→ベルギー（アントワープ）。

全長 1 万 1,381km

輸送頻度：2013 年 3 月まで合計 101 回運行を実施。週 2 回発車。（2013 年まで 12～2 月運行せず）

輸出先：ドイツ経由ヨーロッパ各地

所要日数：16 日、重慶～蘭州の鉄道（2015 年完成予定）が営業運行開始した場合、さらに 1 日短縮する見込み。

【成都市発 C L B（蓉欧）】

運行経路：成都発→宝鶏→蘭州→ウルムチ→阿拉山口→カザフスタン→ロシア→ベラルーシ→ポーランド（ロチ）。全長 9,826km

輸送頻度：2013 年 1 月から運営開始、週 1 回（土曜日夜 10 時）発車

輸出先：ポーランド経由ヨーロッパ各地

所要日数：12～14 日

【鄭州市発 C L B（鄭新欧）】

運行経路：①鄭州発→西安→蘭州→ウルムチ→阿拉山口→カザフスタン→ロシア→ベラルーシ→ドイツ（ハンブルク）。全長1万214km。

②鄭州発→西安→蘭州→ウルムチ→阿拉山口→カザフスタン（アルマトイ）

③鄭州発→西安→蘭州→ウルムチ→阿拉山口→カザフスタン→ロシア（モスクワ）

④鄭州発→西安→蘭州→ウルムチ→阿拉山口→カザフスタン→ロシア→リトアニア。

輸送頻度：2013年7月19日初運行し、2014年12月19日まで計93回運行を実施し、2014年5月から週2回に。

輸出先：ドイツ経由ヨーロッパ各地、ロシア、カザフスタン、リトアニア

所要日数：16～18日（ハンブルクまで）、6日（アルマトイまで）、11日（モスクワまで）、13日（リトアニアまで）。

【西安市発】

運行経路：①西安発→蘭州→ウルムチ→阿拉山口→カザフスタン→ロシア→ベラルーシ→ドイツ→オランダ（ロッテルダム）。全長9,850km。

②西安発→蘭州→ウルムチ→阿拉山口→カザフスタン（アルマトイ）。全長2,866km。

③西安発→蘭州→ウルムチ→阿拉山口→カザフスタン→ロシア（モスクワ）。全長7,251km

輸送頻度：2013年12月28日初運行し、計38回実施した（2014年12月12日まで）。週4～5回。

輸出先：オランダ経由ヨーロッパ各地、ロシア、カザフスタン

所要日数：18日（ロッテルダムまで）、6日（アルマトイまで）、14日（モスクワまで）

【その他】

武漢市

2012年10月に試運行開始。チェコまで1万863kmを23日で走行貨物はフォックスコン社が生産した電子製品など。

青島市

2012年12月に試運行を開始。オランダまで1万1,000kmを15日で到着し、主な貨物は家電と食品など。

蘇州市

2013年9月30日から運行開始。ポーランドのワルシャワまで11,200キロを12～14日で走行、満州里経由、毎月3～4回の頻度で運行され、2014年7月から週一便で定期運行を行う予定。貨物主に華東地域の電子製品、機械、アパレル、雑貨など。

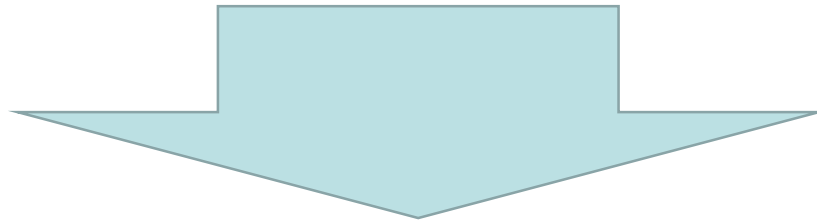
義烏市

2014年1月20日に義烏発アルマトイまでC L Bを開通。全長1万km以上。

蘭州、ハルビン、営口など

本当にあれほどのCLBが必要か？実態は

- 中央からの予算取り
- 地方インフラ整備の言い訳
- CLBの発車に補助金による実績作り
- トラックとの競合
- 有力フォワーダーの誘致に必死、しかし・・・
- 欧州までの貨物少、CIS/ロシアまでが大半
- 帰り荷の課題



数年後、発地ごとに明暗が・・・

成功するパターンとして

- 成都の場合

有力フォワーダーのバックアップ

地元製造業からの貨物（輸出のみ）

交通の利便性

政府の協力

補助金の拠出

- 連雲港の場合

有力海外鉄道会社との連携

トランジット貨物の多さ

均一料金の提示（中・カザフ）

合併相手との信頼関係

補助金の拠出

- 鄭州の場合

大きい会社の設置による営業活動（400名）

遠いところでも無料で集荷

ロケーションの良さ

補助金の拠出？

3. 今後の展望

2015年 7本⇒19本+15本

中国～ヨーロッパまで 19本

中国～中央アジアまで 15本

西部（阿拉山口経由）鄭州、武漢、重慶、成都、合肥、帰り荷着地：鄭州、成都、重慶

東部（満州里経由）蘇州、武漢、重慶、營口、帰り荷着地：瀋陽、蘇州

その先、自由貿易区との連動兼囲い込み

成都の事例

- ・2015年8月18日、アモイから40フィートコンテナ35個到着、アパレル、電子部品、建材など、8月末に成都経由でポーランドまで
- ・週一運行、ポーランドまで15日
- ・+-25度の専用コンテも備え、欧州の生鮮、冷凍食品及び電子製品の輸入に
- ・アモイ～成都まで72h
- ・成都-寧波、成都-深セン、成都-昆明などと相談中

4. 利用者へのメリット

- ・迅速化の可能性（中国国内部分）
- ・本数増や運賃下げなどの可能性
- ・大口荷主に有利
- ・カザフスタンの動き
- ・ヨーロッパ側のフォワーダー企業も関心高
- ・経由国の有力企業と資本提携で運行中のトラブルを最小限（重慶、成都）
- ・国策としての位置づけで地方政府及び鉄道関連行政部門の後押し
- ・中国の国際鉄道貨物のニーズ高、とりわけ輸出
- ・日系事業者の存在