

中国日本商会

みつま

三潁先生の 「ナルホド中国、ナットク中国」



三潁コラム 中国「津津有味」-58

最近、中国の物流に関して、“海鉄聯運”とか“公転鉄”（ハイウエーから鉄道に）、“水転鉄”（水運から鉄道に）といった言葉をよく見かけるようになりました。1978 年以来、営々と進めてきた国内交通網の整備が一定の完成度に達したことで、一帯一路と国内交通輸送網の連結が本格的に稼働し始めたのです。いくつかの都市を例に挙げましょう。

第一は陝西省の西安です。陸のシルクロードを走る中欧列車は 2018 年、前年比 72% の 6300 本に急増、その勢いはその後も続き、2020 年は年間 1.24 万本に達し、コンテナ輸送も前年比 56% 増の 113.5 万ケースを記録しました。特に注目すべきは、コンテナの往復使用率が 98.3% に達したこと、国際 EC が 3840 万個にもなったことで、隔世の感があります。西安はその窓口であり、西安の役割を示す“門戸経済”という言葉は中国と欧州を結ぶ経済大動脈の玄関口としての経済活動を指します。以前、海運なら 40 日かかった欧州輸送も、横断列車なら半分で済み、1 コンテナ当たりの費用も 3000 元にすぎません。2018 年に発表された“一帯一路”（西安）陸海連結大動脈提案は、東西（欧州-西安-東部沿海地方-韓国-日本）、南北（モンゴル国-内モンゴル-西安-長江-成都-昆明-ASEAN）の物流の中心として西安が占める優位性を発揮し、“公転鉄”、“水転鉄”を通して西安を欧州向け物資の大集散基地にしようというものです。

第二は四川省の成都と重慶です。成都国際鉄路港は 2019 年に中国初の陸港型物流中枢に認定され、省内 18 都市、省外 55 都市と結び、7 本の国際鉄道につながるとともに、6 本の国際鉄道海運輸送連結ルートを形成し、一帯一路を結ぶパンタグラフの役割を本格的に果たし始めました。重慶はというと、第 13 次 5 年計画中に建設された西部陸海新通道は西部各省の生産物を鉄道で広西チワン族自治区の北部湾の欽州港などへ運び、世界に輸出します。2020 年 1-11 月の重慶-欽州鉄道便は 2717 本に達しました。従来、この地域の生産物は、長江を 2000 キロ下り、そこから東南アジアへと輸出されるので 1 カ月を要しましたが、欽州ならば 1000 キロで、東南アジアへは 1 週間で届きます。こうして、今ではこのルートを通して 500 種類以上の生産物が世界 95 の国や地域の 249 の港へ送られています。現在、北部湾港（欽州・北海・防城）は、西部各地に到る 5 本の鉄道路線を有し、陸海を結ぶ巨大なハブとして成長しており、北部湾港の年間吞吐能力は 2.7 億トンに達しています。

第 3 は江西省の省都南昌です。江西省は陸に囲まれた地域ですが、近年の発展は目覚ましいものがあります。同省は第 14 次 5 年計画の中で、ハイエンドサービス業、先進的製造業、現代物流を三本柱にした 16 の機能分区を設ける発展プランを打ち出していますが、その中で、国家一流物流基地である向塘鉄路物流基地は、陸路によるパリ、ロッテルダム、

中国日本商会

みつま

三渚先生の 「ナルホド中国、ナットク中国」



モスクワ、ハノイ等 8 都市への国際貨物輸送列車の他に、深圳の塩田港・寧波の北侖港・福建の江陰港・厦門の高崎港・上海港との間に 5 本の“海鉄聯運”国際貨物輸送列車も走らせることができるようになり、京東物流・蘇寧物流・菜鳥網絡・伝化物流・招商局物流など 20 社余りの著名物流企業が集結しています。

こうした動きは河南省鄭州など他の内陸都市でも顕著で、注目に値します。