

欧州、そして東南アジアへ、
広まる物流ルートを選択肢（中国）

－「国際陸海貿易新通道」「中欧班列」の活用可能性－

2019年5月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部中国北アジア課

【免責条項】

本調査レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご利用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本調査レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

禁無断転載

はじめに

本調査レポートは、2019年2月から4月に掛けてジェトロ「地域・分析レポート」で掲載された連載「欧州、そして東南アジアへ、広まる物流ルートを選択肢（1）～（5）」の内容を、改めて取りまとめたものである。日本企業によるサプライチェーンがさらにグローバルな広がりを見せる中、本調査レポートが、新たな物流網の拡大に取り組む日本企業の参考となれば幸いである。

2019年5月
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部中国北アジア課

目次

整備進む中国西部地域からの陸海新ルート	1
シンガポールから見た、重慶・ASEAN を結ぶ陸海新輸送路①	5
シンガポールから見た、重慶・ASEAN を結ぶ陸海新輸送路②	9
「中欧班列」で中国から欧州へ	13
(コラム) 重慶版マリーナベイサンズが完成間近！？	19

整備進む中国西部地域からの陸海新ルート

中国の西部地域はこれまで、沿岸の東部地域と比べて海外とのアクセスが制限されていたが、近年は重慶を拠点に、欧州やASEANをつなぐ新たな物流網が急速に整備されている。中国政府が推し進める「一带一路」構想をベースとした、内陸部と世界をつなぐ新たな輸送ルートの開発について、現地の最新事情を紹介する。

<西部地域のさらなる発展に向けて>

中国政府は「一带一路」構想のもと、これまで沿線国・地域との間で道路、鉄道、物流をはじめとするインフラ構築、天然資源の開発などを手掛けてきた。この構想は周辺国・地域間と貿易や投資活動を活性化させることで、相互の経済関係をより強化することを目的の1つにしている。

現在の中国は、2000年代の2桁を超える高度成長の時代から、直近のGDP成長率は6.6%（2018年）と、2015年に7%を下回って以降、経済は緩やかな減速傾向をたどっている。ただし、内陸の西部地域、特に四川省や重慶市は近年、電気電子産業や自動車産業を中心に外資誘致に積極的に取り組んでおり、経済成長率は全国平均を上回る水準を達成している。これまで沿岸の東部地域と比べて海外市場へのアクセスが制限され、開発が遅れていた内陸部だが、高速鉄道や高速道路、航空便といった物流インフラが急速に整備されつつある。

とはいえ、四川省と重慶市、雲南省、貴州省の3省1直轄市の2018年の域内総生産（GRP）の合計は9兆3,728億元（注1）（約149兆9,648億円、1元=約16円）と、中国全体（90兆309億元）の10.4%にとどまり、1人当たりGRPも、重慶市を除いて全国平均を下回っている。西部地域の一層の経済発展を目指すには、欧州や中央アジア、ASEANなどとの市場アクセスをさらに改善することが重要だ。

<欧州・ASEANへのアクセスが大幅改善>

2011年、中国と欧州を結ぶ貨物鉄道「中欧班列」が重慶とドイツのデュースブルク間で運行を開始した。現在は重慶に加え、成都や鄭州、武漢、蘇州など、「中欧班列」はそのルートを大きく拡大し、開設当初は年間わずか17本だった運行本数は、2018年には6,300本となり、同年末までの累計で1万2,937本に達した。「中欧班列」は「一带一路」の象徴的な存在として、シルクロードを走る「鋼鉄製のラクダ」と呼ばれ、中国内陸部からはIT機器や自動車、機械（部品含む）などが、欧州からはワインをはじめとするアルコール類、日用品などが鉄道で輸送されている。

2015年11月には、中国とシンガポール両政府が重慶市をハブとする共同プロジェクト「CCI: Chongqing Connectivity Initiative」の実施に合意した。重慶市から広西チワン族自治区の欽州を結び、中国内陸部とASEANをつなぐ陸海の新ルートだ。シンガポール側に

は、中国内陸部と新たな陸海のコネクティビティーを構築し、国際ハブ港としての地位を強化したい意向がある一方、中国側にも、西部地域の内陸部から南進し、ASEAN の 6 億 5 千万人市場を取り込みたい思惑がある。これまで「南向通道」と言われていたこの新輸送ルートは現在、中国南西部の 8 省・自治区に広がり、「新国際陸海貿易通道」と呼ばれるようになった。中国内陸部から IT 機器や自動車、機械（部品含む）などが ASEAN へ、ASEAN からは食品、果物、資源を中心とした 1 次原料が輸送されている。

従来、西部地域から海外市場へアクセスする輸送路としては、重慶から上海まで長江を内航船で河川輸送し、上海港を窓口にするルートが一般的だった。ただ、時期によっては三峡ダムが水量が不足して船のスムーズな運航に支障を来すなど、物流上の問題点が指摘されてきた。「中欧班列」や「新国際陸海貿易通道」は、そうした物流上の課題を解決に導く新たな輸送ルートとなる可能性がある。

「中欧班列」を利用し重慶からドイツのデュースブルクまで、新疆ウイグル自治区のアラシャンコウ（阿拉山口）、カザフスタンのドストック、ベラルーシのミンスクなどを通過する南方向ルートの所要日数は、鉄道で 17 日～19 日である。重慶から長江を通じ内航船で上海まで運ぶのに 15 日～21 日かかると言われているため、欧州までの輸送日数は大きく短縮された。また、重慶から欽州港までは鉄道でおよそ 2 日となっており、そこから船に積み替えてベトナムやシンガポールなどの ASEAN 諸国に運べば、こちらも長江ルートより輸送日数は大幅に短縮される（注 2）。

図：中国西部地域から欧州、ASEAN への輸送ルート全体図



出所：筆者作成

<日本企業にとっての活用メリットは>

表は「一帯一路」沿線の 63 カ国・地域における中国企業による投資（ストックベース）を示したものだ。シンガポールが全体の 28.9%を占め、ロシア（9.0%）、インドネシア（6.8%）、カザフスタン（4.9%）と続く。こうした旺盛な投資に加え、「中欧班列」や「新国際陸海貿易通道」により双方向の連結性がさらに強化されていることから、中国と欧州、ASEAN 地域との貿易は今後も拡大基調をたどることが予想される。

表：「一帯一路」沿線国・地域に対する中国企業の直接投資（単位：100 万ドル、%）

国・地域	ストック	構成比
シンガポール	44,568	28.9
ロシア	13,872	9.0
インドネシア	10,539	6.8
カザフスタン	7,561	4.9
ラオス	6,655	4.3
パキスタン	5,716	3.7
ミャンマー	5,525	3.6
カンボジア	5,449	3.5
アラブ首長国連邦（UAE）	5,373	3.5
タイ	5,358	3.5
その他	43,782	28.4
総合計	154,398	100.0

注：ストック上位 10 カ国・地域を抽出。

出所： 商務部・国家統計局・国家外貨管理局「2017 年度中国対外直接投資統計公報」に基づきジェトロ作成

では、日本企業によるこれら新ルート活用の可能性はどうだろうか。現地物流企業によると、日本の自動車部品メーカーがテスト輸送で日本から上海まで部品を船で運び、上海港→重慶（長江を活用した内航船）→ドイツ・デュースブルク（中欧班列）まで輸送した実績があるという。「新国際陸海貿易通道」については、日本企業による具体的な利用実績はまだほとんど聞かれない。中国全体でみても、鉄道を利用した貿易は輸出入全体の 1.1%（2017 年、金額ベース）と、極めて限定的だ。

一方で、欽州港でコンテナターミナルを運営する BPCT（BEIBU GULF-PSA International Container Terminal）（注 3）によると、同社が取り扱うコンテナ量は 2016 年の 20 万 TEU から 2018 年は 94 万 TEU に拡大。BPCT 社も、近年の鉄道を利用したコンテナ取扱量の増加に手応えを感じている様子だ。

日本企業がこれらの陸海新ルートを本格利用するには、輸送の際の物流品質、コスト、運行の定時性など複合的な観点から慎重な検討が必要となろう。しかし、日本企業によるサブ

ライチェーンはますますグローバルな広がりをみせており、近年、日本の工場による生産工程は複数国をまたいで行うことも多い。製造業、非製造業を問わず、より機動的な調達体制を構築する上で、こうした新たな物流ルートの利用も検討に値するかもしれない。

注1： 四川省：4兆678億元、重慶市：2兆363億元、雲南省：1兆7,881億元、貴州省：1兆4,806億元。

注2： 輸送日数は2019年1月14日～18日にかけて実施した現地企業ヒアリングより入手。

注3： 中国の北部湾港集団 (Beibu Gulf Port Group)、シンガポールの政府系港湾管理大手 PSA、シンガポール最大手船会社のパシフィック・インターナショナル・ラインズ (PIL) により 2015 年に設立された合弁会社。

(水谷俊博)

シンガポールから見た、重慶・ASEAN を結ぶ陸海新輸送路①

中国の重慶市から広西チワン族自治区の欽州港まで鉄道輸送し、そこから東南アジアへ海上輸送する新たな陸海輸送路「国際陸海貿易新通道 (ILSTC)」の運用が本格化している。ILSTC は、中国とシンガポールの政府間の目玉プロジェクトとして開発された。ルートの起点である重慶市、中継地点の南寧市では、物流拠点としての機能が拡大するのを期待し、シンガポール資本による物流団地の開発も進む。ILSTC 開発の背景やその運用の実態を、シンガポールからの目線で 2 回に分けて伝える。

<中国内陸部の物流ボトルネックを解消へ>

中国とシンガポール両国政府が開発した新たな陸海複合輸送ルートの正式名称は、「中国・シンガポール (重慶) 戦略コネクティビティー・デモンストレーション・イニシアチブに基づく国際陸海貿易新通道 (CCI-ILSTC、以下 ILSTC)」だ。中国の重慶市から南方へ、ベトナム国境近くの広西チワン族自治区の欽州港まで鉄道輸送し、そこから東南アジアへ海上輸送するものだ。2017 年 12 月から重慶市と欽州港を結ぶ鉄道貨物線の定期運行が始まり、同ルートの本格運用が始まっている。

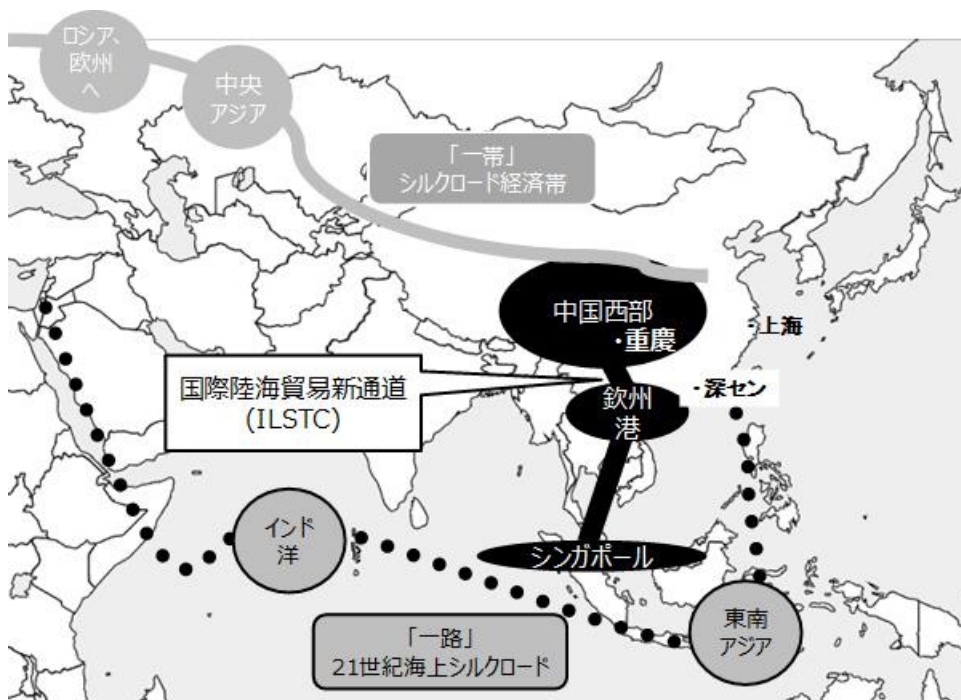
四川省成都市と重慶市を中心とする地域には、米国のインテルや台湾のフォックスコンなどの電子工場が集積する。自動車産業の集積地でもあり、成都市と重慶市の年間の自動車生産台数は合計約 450 万台と、東南アジアの合計も上回る一大生産地だ。成都市の中心部には大型ショッピングモールが立ち並び、重慶市にもシンガポール政府系の大手不動産会社キャピタランドが開発する大型複合商業施設「ラッフルズシティ重慶」が 9 月から段階的に開業を予定するなど、消費市場の拡大が期待されている。しかし、これら中国の中西部のさらなる発展に欠かせないのが、物流インフラの改善だ。

中国とシンガポールの 2 国間プロジェクトで「コネクティビティー」が主要テーマとなっているのも、中国西部地域の物流課題を解決したいという中国政府の思惑がある。両国政府は 2015 年 11 月、蘇州市、天津市に次ぐ 3 つ目の 2 国間プロジェクトとして、重慶市を選定した。優先分野として、(1) 金融サービス、(2) 航空、(3) 輸送・物流、(4) 情報通信技術 (ICT) の 4 分野を選定。それまでの蘇州市と天津市のプロジェクトが工業団地やエコシティなど、ハード・インフラの開発が中心だったのに対し、重慶市のプロジェクトでは、物流ルートの開拓や金融、通信の整備など、ソフトを中心としたインフラ開発が焦点となっている。両国政府が推進するイニシアチブの中でも、ILSTC の開発は目玉プロジェクトの 1 つだ。

中国政府にとってこの新ルートは、「一带一路」構想のもと、陸路の「一带」と海路の「一路」をつなぐものと位置付けられている (図 1 参照)。重慶から東南アジアへ輸出する場合

は従来、重慶から上海まで長江を河川輸送し、貨物を積み替えた上で東南アジアへ海上輸送、または、重慶から深センまで鉄道輸送し、そこから海上輸送していた。新たな海陸輸送ルートの開発により、輸送期間は約1週間で、上海経由（河川輸送）の約3週間と深セン経由の2週間と比べると、大幅に短縮されたことになる。

図1：「一带」と「一路」を結ぶ国際陸海貿易新通道（ILSTC）



出所：ジェットロ作成

シンガポール政府系の港湾管理会社 PSA は現在、欽州港の一部ターミナルの運営にも関わっている。PSA は 2015 年 9 月、シンガポール最大手の船会社パシフィック・インターナショナル・ラインズ (PIL) と広西北部湾港集団とともに、同ターミナルを運営する合弁会社「北部湾・PSA 国際コンテナ・ターミナル (BPCT)」を設立した。ターミナルのコンテナ取扱量の増加は、シンガポールにとっての利益となるだけでなく、ターミナルからシンガポール港への船積みが増えれば、シンガポールの東南アジアの積み替えハブ港としての競争力強化も図ることができる。

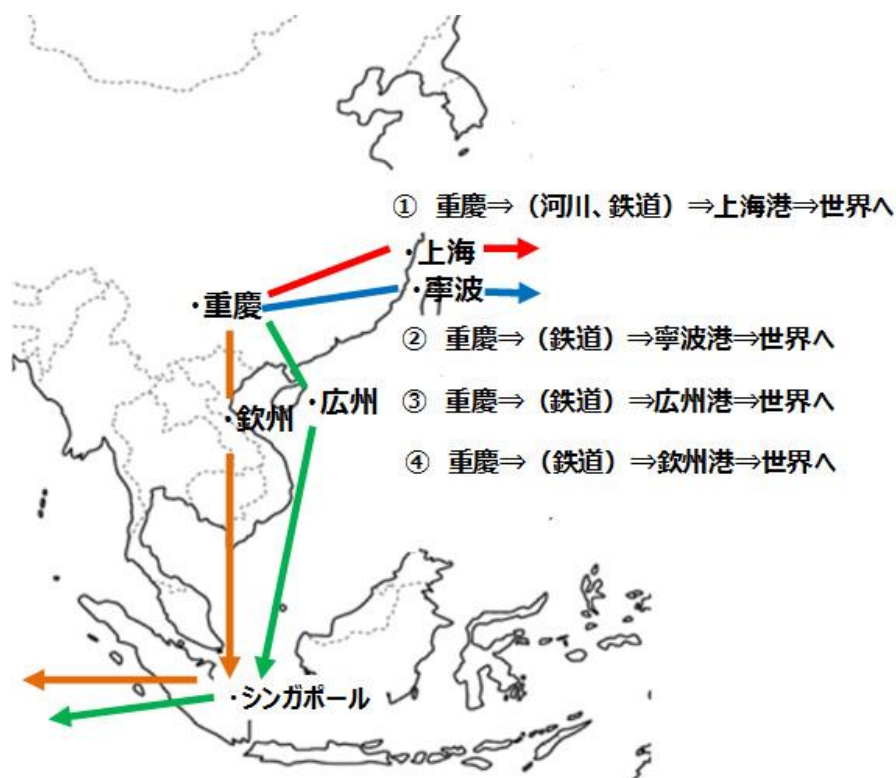
<重慶、マルチモーダルな複数輸送ハブへの期待>

シンガポールと中国による 3 つの目の 2 国間プロジェクトとして選ばれた重慶市は、北京、天津、上海と並ぶ直轄市だ。中国内陸部で唯一の直轄市である重慶市の物流拠点としてのアドバンテージは、長江の真ん中に位置するという地理的な優位性にある。さらに長江を利用した河川輸送に加え、鉄道、航空、トラック輸送と、複数の輸送手段が選べるマルチモ

ーダルな一大物流拠点としての発展が期待されている。

シンガポールと中国の企業団が 2017 年 8 月に設立した合弁会社、中新互联互通（重慶）物流発展有限公司〔Sino Singapore Chongqing Connectivity Solutions, SSCCS（注 1）〕は 2018 年、重慶市を起点に 4 つの物流ルートの提供を始めた（図 2 参照）。上海、寧波、広州、欽州の 4 つの港を経由して世界へ、重慶から鉄道と海路の複合一貫輸送サービスを提供するのは SSCCS が初めてという。SSCCS によると、この 4 ルートの中で最も利用されているのが、欽州港を経由した ILSTC だ。上海港や寧波港など必ずしもシンガポールを経由する可能性のない物流ルートを提供するのは、重慶市を経由する貨物量全体のパイを拡大したいという狙いからだ。

図 2：SSCCS が提供する 4 つの複合一貫輸送サービス



出所：SSCCS 提供資料からジェトロ作成

SSCCS 設立と時を同じくして 2017 年 8 月、SSCCS に出資するシンガポールの企業 4 社と中国企業 3 社による合弁会社「中新（重慶）多式联运物流発展有限公司（注 2）」が設立された。この合弁会社は、重慶両江新区内にマルチモーダルな物流手段に対応できる総合物流センター「中新（重慶）多式联运示范基地（Multi-Modal Distribution and Connectivity Centre）」を 6 月以降、3 期に分けて段階的に開発していく予定だ〔第 1 期投資額：17 億 8,000 万元（約 284 億 8,000 万円、1 元＝約 16 円）〕。

＜南寧市でもマルチモーダル物流拠点を開発＞

物流の一大拠点としての発展が期待されているのは重慶市だけではない。欽州港に近接する広西チワン族自治区の首府・南寧市でも、シンガポール資本による物流センターの開発が進んでいる。上掲のシンガポールの最大手PILは2017年4月、南寧市政府と広西チワン族自治区商務庁と、国際物流団地開発で協力する合意書に署名。同年9月「中国・シンガポール南寧国際物流団地（CSILP）」の開発が正式に始まった。

CSILPは南寧国際空港からは20キロ、南寧南駅（貨物専用）や南寧駅（乗客専用）などの鉄道駅から10～15キロメートル圏内に位置する。また、欽州港からは約120キロの地点に位置し、海上や航空、鉄道、陸送などマルチモーダルな物流拠点への発展を目指している。同団地の面積は3平方キロ。6～8年にわたって段階的に開発し、第1期工事が2020年に完成する予定だ。同団地では保税対応も含む倉庫や加工施設に加え、物流の専門人材を育成する研修施設、データ・アナリティクス・ハブの設置も備えた包括的でスマートな物流団地となることを目指している。

＜拡大する海陸輸送ルート、中国の8省・自治区へと対象拡大＞

このように、新たな陸海輸送ルートは、重慶だけでなく周辺地域への広がりを見せている。これを受け、2018年11月には、それまで「南向通道」と呼ばれていた同ルートの名称は、「CCI-ILSTC」に変更された。1月までに、同イニシアチブに参加する省や都市、区は、重慶市、広西チワン族自治区、貴州省、甘肅省、青海省、雲南省、寧夏回族自治区、新疆ウイグル自治区の8つに増えている。同陸海輸送ルートを通じて、重慶や南寧周辺地域から東南アジアへの貿易が拡大していくことが期待されている。

CSILPのプロジェクト・ディレクターであるジェフリー・リュー氏は新海陸輸送ルートについて、「われわれは既存の物流ルートと競争しているのではない。既存のものを補完するルートとして、国内外の顧客にオプションとして提供している」と強調する。新陸海輸送ルートの活用の現状はどうか、課題を含め後編で解説する。

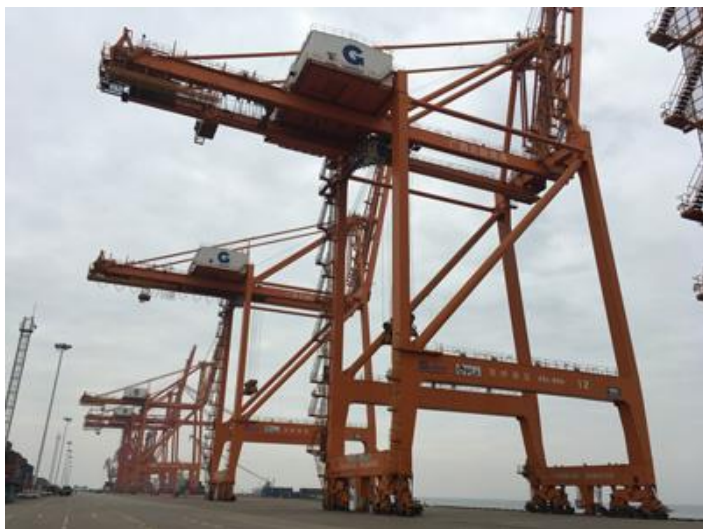
（本田智津絵）

シンガポールから見た、重慶・ASEAN を結ぶ陸海新輸送路②

前編で紹介した中国西部地域の重慶と東南アジアを結ぶ新たな陸海輸送路「国際陸海貿易新通道 (ILSTC)」を利用した中国国内からの鉄道貨物量、中継点の欽州港の取り扱い貨物量は、いずれも短期間で増加している。後編では、ソフト、ハード両面の課題は多く残るものの、さらなる利用促進に向けた展望について紹介する。

<コンテナ取扱量を拡大させる欽州港>

中国とシンガポール両国政府によるプロジェクト「中国・シンガポール (重慶) 戦略コネクティビティー・デモンストレーション・イニシアチブに基づく国際陸海貿易新通道 (CCI-ILSTC、以下 ILSTC)」の利用は着実に増えている。ILSTC の開拓に伴い、その中継点として欽州港 (広西チワン族自治区) の貨物取扱量が拡大している。ベトナム国境まで直線距離で約 100 キロメートルのところに位置する欽州港のコンテナターミナル事業は、北部湾・PSA 国際コンテナターミナル (BPCT) により運営されている。BPCT は、シンガポールの港湾管理会社 PSA、広西北部湾港集団、シンガポール海運会社パシフィック・インターナショナル・ライズ (PIL) が 2015 年 9 月に設立した合弁会社で、欽州港における全コンテナ取扱量の約 5 割を担う。



欽州港コンテナターミナル (ジェトロ撮影)

BPCT の港湾施設概要をみると、岸壁延長 (1,533 メートル)、岸壁水深 (15.1 メートル)、ガントリー・クレーン [15 基 (23 列)]、年間最大取り扱い能力 [300 万 TEU (20 フィートコンテナ換算単位)] と、アジアの周辺国・地域の主要港と比較すれば、規模感では劣る。しかし、欽州港のコンテナ貨物取扱量は図のとおり、2013 年の 60 万 1,000TEU から 2018 年には約 3.9 倍の 232 万 5,000TEU へと大きく拡大した。前述のとおり、このうち約 5 割を

BPCT が担う。2019 年の見通しは 300 万 TEU（うち BPCT は 150 万 TEU）で、5 年以内に BPCT の最大取り扱い能力に達するとみている。同社は、貨物需要増に対応するために、さらに 10 基のタイヤ式ガントリー・クレーン（RTG）を配備するなど、施設を拡張する予定だ。

図：欽州港におけるコンテナ取扱量の推移（単位：万 TEU）



出所：BPCT

BPCT は、約 20 社の海運会社と連携し、アジア地域向けの国際コンテナ航路を拡充させている。最大の COSCO（中国）のほか、PIL（シンガポール）、MSC（スイス）、SITC（中国）などが主要な会社として挙げられる。このうち、PIL は、シンガポールへのフィーダー船を週 2 便、COSCO と RCL（タイ）は、共同でシンガポール便を週 1 便運航する。また、マースク（デンマーク）は、香港へのフィーダー船を毎日運航する。そのほか、ベトナム向けの貨物の積み出し拠点として、Xpress Feeder（シンガポール）がハイフォン間で運航するほか、MSC、SITC、PIL、COSCO なども、ハイフォンを経由する航路を整備している。

同港湾ターミナルを起点とした中国西部地域向け鉄道貨物については、2017 年 12 月から、重慶と欽州港を結ぶ週 3 便の鉄道貨物線が定期運航を開始した。1 月時点で、重慶、成都、昆明へ定期鉄道貨物（ブロックトレイン）を運航している（表 1 参照）。また、蘭州（甘粛省）、貴陽市（貴州省）、瀘州市（四川省）との各都市間においては、試験的な運行実績がある。

表：欽州港を起点とする貨物鉄道スケジュール（定期便）

ルート	所要日数	サービス開始	平均貨物車数	往路	復路
欽州-重慶	2日	2017年9月	25(50TEU)	週3便	週4便
欽州-成都	3日	2017年11月	30(60TEU)	-	週6便
欽州-昆明	27時間	2018年5月	30(60TEU)	週4-5便	週1便

出所：BPCT

<既存輸送路を補完する代替ルートとして高まる利用価値>

1月に実施した現地出張による関係者ヒアリングを通じ、新海陸複合輸送ルートについて、現在の利用事例や今後の見通しを示したい。

まず、中国西部地域からの輸出では、重慶や成都で生産された完成品が世界各地へ輸出される際、既存ルートの代替ルートとしての利用価値の高まりを見せる。例えば、エレクトロニクス製品は、空路が主たる輸送手段として使われているが、近年増加する物流需要に対して、航空便の供給は増加せず、スペースの不足感があることから、新ルートの利用が検討されているという。同様に、自動車、農業機械、汎用（はんよう）エンジンなどでも、長江を利用した既存の上海ルート（内航船輸送）から試験的に切り替えるケースがある。

また、ASEANの工業化が進展し、域内の生産が拡大するにつれ、ASEAN企業が裾野産業の集積する中国西部地域から部品や素材などを調達する動きも出ている。とりわけ、ベトナム北部ではエレクトロニクス製品などの組み立てに必要な部品需要が高まり、欽州港のベトナムとの近接性を生かし、新ルート利用が増えているようだ。

他方、中国西部地域への輸入では、同ルートを利用してASEANの一次産品が運搬されている。例えば、2017年にはタイのレムチャバン港からドリアン、マンゴスチン、ロンガンなどの果物が同ルート経由で試験的に輸出された。インドネシアの水産品を中国西部まで輸送する実証実験も成功したようだ。中国西部地域の経済発展が継続し、内需が拡大するにつれ、ASEANからの食品、果実、資源などの輸入意欲が拡大し、同ルートの利用価値が高まる可能性がある。一次資源だけでなく、樹脂やプラスチック、石油化学品などの中間財をシンガポールから輸入するケースでも、同ルート利用を検討しているという事例も聞かれた。

鉄道ルート（中国西部地域～欽州港）を保税状態で通過する利用も見られる。例えば、在ベトナムのエレクトロニクス企業は完成品を欧州向けに輸出する際、マラッカ海峡を経由するルートの代替として、「中欧班列」を利用しているという。別の在ベトナムのエレクトロニクス企業も同ルートを利用して、半完成品を東欧の組み立て工場向けに運搬しているようだ。日本企業の中にも、日本から自動車部品を欧州向けに輸送する際に、緊急時に海路よりもリードタイムの短い同ルートを利用している事例があるという。

<さらなる利用拡大に向けた課題解決に期待>

これまでみたように、ILSTCの利用は着実に増加している。とりわけ、中国地場、欧米、台湾、韓国企業は、新ルート活用に向けた試験輸送に積極的に取り組んでいるようだ。ただし、さらなる利用促進には、以下のような課題が残る。

1点目は、鉄道による貨物輸送のコストが高く、時間が読みにくい点だ。一般的に、長距離鉄道コンテナ輸送のメリットの1つに、時間短縮が挙げられる。しかし、新規ルートでは一定の貨物量を確保するのが難しく、運行スケジュールが読みにくい事例もあるようだ。現地ヒアリングでも、「現時点では、トラック運送のほうが手配やコストの面で鉄道よりも使

しやすい」と指摘する物流関係者もいた。また、物量の不安定さにより価格が安定せず、従来ルートと比較して割高になるケースもある。シンガポールと中国による 2 国間イニシアチブでは、シンガポールが得意とする IT 活用の管理システムの導入によるサービス向上、コスト削減、運行ルートの最適化、オペレーション効率化などに期待が集まっている。

2 点目は、通関手続きの簡素化、迅速化だ。日系物流関係者によると、欽州港の取扱量が短期間に急増し、通関に要する時間が徐々に長くなっているという。2 国間イニシアチブでは、両国間での通関データの相互交換、電子化による通関手続きの簡素化・迅速化に向けた話し合いが行われている。特に、シンガポールが 2018 年 9 月に開始した新貿易管理プラットフォーム「ネットワークド・トレード・プラットフォーム (NTP)」との接続なども検討されており、実現すれば、通関にかかる所要時間の短縮など、通関手続きの改善が期待される。

3 点目は、欽州港におけるラスト・ワンマイル・コネクティビティーの問題だ。既存の貨物駅は欽州港から 3.5 キロメートル離れている上に、鉄道と船のコンテナ積み替えがトラック経由で行われるため、時間を要する。ただし、この点については、2020 年までに鉄道貨物駅が港湾内に新設されることが計画されており、輸送時間の短縮が見込まれる。

<積み替えハブ港としてのシンガポール港の競争力強化>

新輸送ルートの構築は、中国側からみれば、政府が進める「一带一路」構想の一環として位置づけられる。同ルートは、中国内陸部から中央アジア、ロシア、欧州へとつながるシルクロード経済帯「一帯」と、中国沿岸部から東南アジアや南アジア、中東、アフリカへつながる 21 世紀海上シルクロード「一路」を結ぶものだ。「一带一路」構想は、対外開放戦略としてだけでなく、内陸部の地域開発にも重点が置かれ、最大のボトルネックの 1 つである物流コストの高さを、新物流網の構築によって低下させることへの期待は高い。

シンガポールは、これまで港湾事業を主要産業として発展させ、国際的な積み替えハブ港とすべく、その地位を確立させてきた。これまでシンガポールが培ってきた IT や物流管理ノウハウを駆使することで、コネクティビティー改善にも大いに貢献できよう。アジア域内でハブ港をめぐる各港湾間の競争が激しさを増す中、ILSTC はシンガポールにとっては、自国港とのコネクティビティーを強化し、積み替え港としてさらなる地位向上を目指す戦略的事業であるといえよう。

(藤江秀樹)

「中欧班列」で中国から欧州へ

中国西部地域から欧州へ鉄道を利用した貿易が拡大している。2011年に重慶とドイツ・デュースブルク間で「中欧班列」の運行が開始されて以降、運行本数は急激に拡大し、海上輸送、航空輸送に次ぐ第3の輸送モードとして認知度が高まってきた。中国内陸部から欧州を陸路で結ぶ最新の物流事情を紹介する。

<中国全体では鉄道輸送は限定的も、内陸部で拡大>

表1は中国における輸送モード別貿易額の推移を示したものだ。2017年の貿易額（輸出入の合計）は4兆692億ドルと、2010年比で36.9%増加した。モード別では、海上輸送が62.8%、航空輸送が18.9%を占め、これら2つで全体の8割を超えた。鉄道は2010年比50.2%増と全体の伸び率を上回ったものの、全体に占める割合は1.1%で、海上輸送、航空輸送と比べると、鉄道を利用した貿易は中国全体では限定的といえる。

表1：中国における輸送モード別貿易額の推移（単位：億ドル、%）

輸送モード	2010年		2017年	
	貿易額	構成比	貿易額	構成比
海上輸送	19,488	65.6	25,563	62.8
航空輸送	4,853	16.3	7,701	18.9
鉄道輸送	293	1.0	440	1.1
その他	5,089	17.1	6,988	17.2
貿易総額	29,724	100.0	40,692	100.0

出所：Global Trade Atlas を基にジェトロ作成

一方、中国内陸部の重慶や成都の貿易推移をみると、状況は大きく異なる。重慶と成都の鉄道輸送（2017年）は貿易全体のそれぞれ7.4%、6.9%を占め、2010年の0.8%（重慶）、1.3%（成都）と比べると大きく拡大している。2010年との比較で重慶は約52倍、成都是約19倍となった（表2参照）。

表2：重慶・成都における輸送モード別貿易額の推移

(100万ドル、%)

輸送モード (重慶)	2010年		2017年	
	貿易額	構成比	貿易額	構成比
海上輸送	7,348	83.2	21,283	40.9
航空輸送	1,346	15.2	24,904	47.9
鉄道輸送	74	0.8	3,867	7.4
その他	63	0.7	1,941	3.7
貿易総額	8,831	100.0	51,995	100.0
輸送モード (成都)	2010年		2017年	
	貿易額	構成比	貿易額	構成比
海上輸送	3,726	24.5	9,647	17.2
航空輸送	10,956	72.1	41,652	74.2
鉄道輸送	204	1.3	3,886	6.9
その他	316	2.1	980	1.7
貿易総額	15,203	100.0	56,166	100.0

注：重慶および成都税関による貿易額を集計。

出所：Global Trade Atlas を基にジェトロ作成

<「中欧班列」で西部地域から欧州へ>

中国と欧州を結ぶ貨物鉄道「中欧班列」は、2011年に重慶とドイツ・デュースブルク間で運行を開始し、現在は重慶に加え、成都や西安、鄭州、武漢など、そのルートを大きく拡大している。開設当初、年間わずか17本だった運行本数は、2018年には6,300本となり、同年末までの累計で1万2,937本に達している。

重慶で鉄道を利用した貿易をみると、ドイツが輸出で58.3%、輸入で47.2%を占め、最大の貿易相手国となっている。貿易収支については、表3のとおり、中国からドイツへの輸出19億4,400万ドルに対し、輸入は2億5,100万ドルと、中国側の圧倒的な輸出超過になっている。重慶からドイツへは、主に携帯用の自動データ処理機械（HSコード：847130）、印刷機や複合機（844331）などが輸出されており、輸入については、麦芽エキス・穀粉・ミール（190110）、チェーンプロケット・その他の伝動装置の構成部品（848390）、ギヤボックス部品（870840）などが上位を占める（表3参照）。

表3：重慶の対ドイツ輸出入（鉄道）の推移

(単位：百万ドル、%)

HSコード	品目名	2010年	2017年	
			輸出額	構成比
8471	自動データ処理機械、ユニット、磁気式読取機等	0	1,525	78.4
8443	印刷機、プリンター、複写機、ファクシミリ	0	168	8.7
8517	電話機、携帯電話、無線電話	0	36	1.9
8409	エンジン部品	0	11	0.6
8414	気体ポンプ、真空ポンプ、気体圧縮機等	0	10	0.5
その他		0	195	10.0
輸出総額		0	1,944	100.0
HSコード	品目名	2010年	2017年	
			輸出額	構成比
1901	麦芽エキス並びに穀粉、ミール、でん粉又は麦芽エキスの調製食料品等	0	30	12.1
8708	自動車部品	0	27	10.9
8483	ギヤボックス、変速機、トルクコンバーター等	0	24	9.6
8703	乗用自動車、自動車、ステーションワゴン、レーシングカー	0	23	9.3
7318	鉄鋼製のねじ、ボルト、ナット等	0	14	5.4
その他		1	132	52.8
輸入総額		1	251	100.0

注：重慶税関による貿易額を集計。

出所：Global Trade Atlas を基にジェトロ作成

成都の鉄道貿易については、オランダが輸出で43.9%、ドイツが輸入で38.4%を占めている。表4のとおり、成都からオランダへの輸出は14億8,600万ドル、ドイツから成都への輸入は1億9,200万ドルとなっている。成都からオランダへは、(携帯用を含む)自動データ処理機械 (HSコード：847130、847150)、モニター、ビデオプロジェクター、テレビジョン受像機器 (852859) などが主に輸出されている。ドイツからの輸入については、遠心分離機 (ろ過用、清浄用) (842121)、紡織機 (844520)、糸巻機 (844540) などが上位を占めている。

表4：成都の対オランダ（輸出）およびドイツ（輸入）（鉄道）の推移

（単位：百万ドル、%）

HSコード	品目名	2000年	2005年	2010年	2015年	2017年	
						輸出額	構成比
8471	自動データ処理機械、ユニット、磁気式読取機等	0	0	0	76	1,399	94.2
8528	モニター、ビデオプロジェクター、テレビジョン受像機器	0	0	0	0	40	2.7
8543	電気機器、粒子加速器、信号発生器、電気めっき用機器	0	0	0	0	5	0.3
8711	モーターサイクル、バイク、自動二輪車等	0	0	0	0	4	0.2
9405	ランプ、照明器具、サーチライト等	0	0	0	0	2	0.2
その他		0	0	0	0	36	2.4
輸出総額		0	0	0	76	1,486	100.0
HSコード	品目名	2000年	2005年	2010年	2015年	2017年	
						輸出額	構成比
8445	紡績準備機械、精紡機、合糸機等	0	0	0	0	36	18.9
8421	遠心分離機、液体ろ過機、気体ろ過機、清浄機	0	0	0	0	34	17.9
7409	銅の板、銅のシート、銅のストリップ	0	0	0	0	14	7.4
8708	自動車部品	0	0	0	2	10	4.9
8403	セントラルヒーティング用ボイラー	0	0	0	0	8	4.4
その他		3	3	1	0	89	46.5
輸入総額		3	3	2	3	192	100.0

注：成都税関による貿易額を集計。

出所：Global Trade Atlas を基にジェトロ作成

<大きく短縮されるリードタイム>

表5は、「中欧班列」による主な輸送ルートの所要日数をまとめたものだ。中国と欧州の各都市間のリードタイムはおおよそ2~3週間程度といったところだ。通常、成都や重慶などの中国内陸部から長江を内航船で運ぶのに2~3週間必要で、さらに上海から欧州までの海上輸送日数を加えると2カ月近くかかる。それらを踏まえると、「中欧班列」が開通したことで、リードタイムは大幅に縮減されたといえる。

表5：中欧班列による主な輸送ルートの所要日数（単位：日）

ルート	所要日数
東莞	ハンブルク 20
瀋陽	ハンブルク 19
長沙	ブダペスト 18
西安	ハンブルク 18
義烏	ブラハ 18
蘇州	ハンブルク 16
厦門	ポツナン 16
鄭州	デュースブルク 16
成都	ウッチ 15
重慶	デュースブルク 15
武漢	ハンブルク 15
連雲港	アルマトイ 12

注：FCLの場合。

出所：日本通運提供資料

多くの日本企業にとって、中国から欧州への輸送モードは海上輸送が多い。船便では顧客の指定納期に間に合わない場合に限り、航空輸送に切り替えるのが一般的だ。しかし、船便と航空便の輸送日数の差が大きく、船便と航空便の中間ニーズを満たす輸送モードは、かつて存在しなかった。2011年に「中欧班列」が運航を開始したことは、「船便では顧客の指定納期に間に合わないが、高い輸送費を支払って航空便にするほど急ぎではない貨物」を運ぶニーズに合致しているといえる。

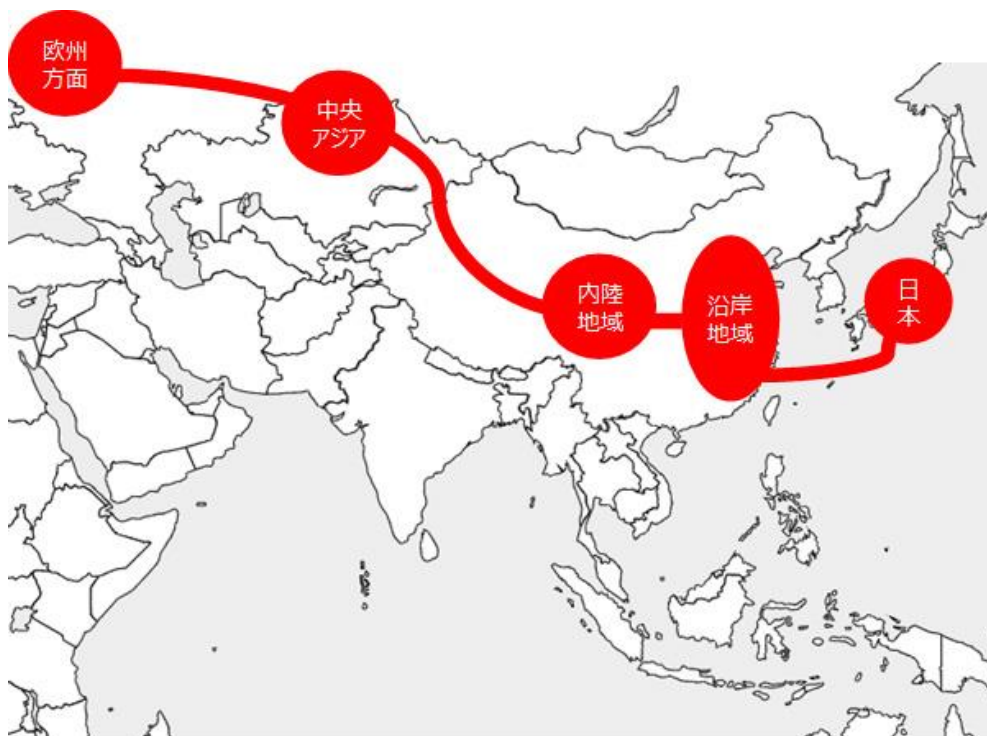
日本通運が経済産業省委託事業として実施した「平成30年度質の高いインフラの海外展開に向けた事業実施可能性調査事業（チャイナ・ランド・ブリッジの利活用推進に向けたハード・ソフト面の改善のための調査）」によると、「中欧班列」の実証事業として、実際に中国から欧州へ貨物を輸送した日系企業からは「中国から欧州向け部材供給は、通常、海上輸送を利用しているが、毎年、大なり小なり突発的にやむを得ず航空輸送を利用するケースがある。今後、同様のケースが発生した場合、輸送手段の1つとして鉄道輸送も加えられると思う」とのコメントがあった。また、鉄道輸送時の物流品質についても、「鉄道輸送時の振動を気にしていたが、心配するレベルではなく安心した」とのコメントがあった。このように、輸送日数の短縮、物流品質の確保については、おおむね日本企業からの評価を得ている状況にあるといえるだろう（注）。

一方、運行の定時性については、ルートによっては予定日数を超過して到着する便も見受けられるため、こうした事情も十分考慮した上で、納期管理を徹底することが重要であろう。

<日本企業による利活用が広がる可能性>

現在、「中欧班列」は欧州と中国沿海部の各都市をも結ぶ。中国内陸部に進出する日系企業が製造する製品を欧州に鉄道で運ぶだけでなく、日本で製造したものを、日本の港から上海などの沿岸部まで海上輸送、あるいは日本の空港から中国内陸部の都市に航空輸送し、そこから鉄道に積み替えて欧州各地に運ぶルートも考えられる。ある中国の物流企業が提供するサービスによると、日本の各港湾（門司、神戸、大阪、名古屋、東京、横浜）から厦門（アモイ）まで3～6日で結び、鉄道に積み替え、厦門からデュースブルクまで15日で運ぶルートも誕生している。日本から欧州まで、おおよそ3～4週間で結ぶ。通常、日本の港から欧州まで船便で40～50日かかると言われているため、2～3週間程度の納期短縮になりそうだ。現在、日本の物流会社でもこうしたサービスを提供しているところもあり、今後は船便、航空便、鉄道便の複合ルートの利活用が広がる可能性が高い。

図：欧州と日本をつなぐ輸送ルート



出所：ジェトロ作成

近年の日本企業による生産工程は、複数国をまたいで行うことが多い。「中欧班列」により輸送の選択肢が増えたことで、サプライヤーは顧客に対し、物流会社は荷主に対し、商品の種類やロット、納期、コスト等の組み合わせで、多様な提案をできるようになった。「中欧班列」は日本企業によるグローバルなサプライチェーンを下支えする存在となる可能性を秘めている。

注：コメントは「中国欧州間鉄道利活用促進に向けたシンポジウム」～日中第三国市場協力の推進～（2019年3月12日開催）資料より抜粋。

（水谷俊博）

(コラム) 重慶版マリーナベイサンズが完成間近!?

<2020年、重慶市にフルオープン予定>

シンガポールと聞いて、マライオンのほかにマリーナベイサンズ（以下、MBS）を思い浮かべる人も多いだろう。夜景スポットとしても有名なMBSは、日本にあるシンガポールのガイドブックに必ずと言っていいほど掲載されており、実物を見たことがなくとも鮮明にその姿を想起できる人も多いのではないだろうか。

しかし、そのMBSがシンガポールだけのものではなくなる日が間近に迫っている。MBSを建設したシンガポール政府系の不動産開発最大手キャピタランドが現在、重慶市に新たなMBS、「ラッフルズシティ重慶」（以下、RC重慶）を建設しているからだ。

RC重慶は、キャピタランドなどが、重慶の中心部の長江と嘉陵江が合流するリバーフロントで開発を進めている複合商業施設だ。同ビルを設計したのは、MBSを設計したモシェ・サフディ氏。8棟の高層ビルから成り、そのうちの4棟の上に、MBSのように船が乗せられる予定となっている。さらに、地下鉄の駅がビルの2~3階、フェリーターミナルが1階、バスターミナルが地下に建設され、複数の交通手段に容易にアクセスできるようになるという。

フルオープンには2020年の予定。建物内には総床面積23万平方メートルのショッピングモール、総床面積16万平方メートルのオフィスのほか、1,400戸のレジデンス、ホテルなどが入る予定となっている。住宅は販売用のみで、1平方メートル当たり4万~5万元（約68万~85万円、1元=約17円）、4ベッドルームのユニットで約1億元と決して安価ではないが、現在、住宅の7割以上が売却済みだという。一方、オフィスは販売に加えて賃貸も可能で、3フロアをコワーキングスペースとすることで、さまざまなオフィスニーズを満たせるようにする。

また、ビルの上の船には、展望台と会員制クラブ、ショッピングモールが入居する予定だ。



建設中の重慶版 MBS こと RC 重慶。モール部分は 2019 年 9 月、オフィスは 2019 年第 4 四半期～2020 年第 1 四半期にオープンする予定だ（ジェトロ撮影）

<内陸部では消費や投資が急拡大>

キャピタランドが重慶市に着目した理由は、同市の経済規模とその成長速度にある。

近年、中国中西部地域の発展は目覚ましく、重慶市はその中国西部地域にある唯一の直轄市で、1997 年に直轄市に昇格してからも、巨大な域内総生産（GRP）規模を維持している。成長速度にも目を見張るものがあり、同市の GRP 成長率は 2018 年には 6.0%に減速したものの、それまでは 10%前後の高い成長率を保っていた（図 1 参照）。

注1：赤は成長率8.0%以上、青は6.6%（全国平均）以上8.0未満、黄色は6.6%（全国平均）未満を指す。

注2：新疆ウイグル自治区、黒竜江省は暫定値。

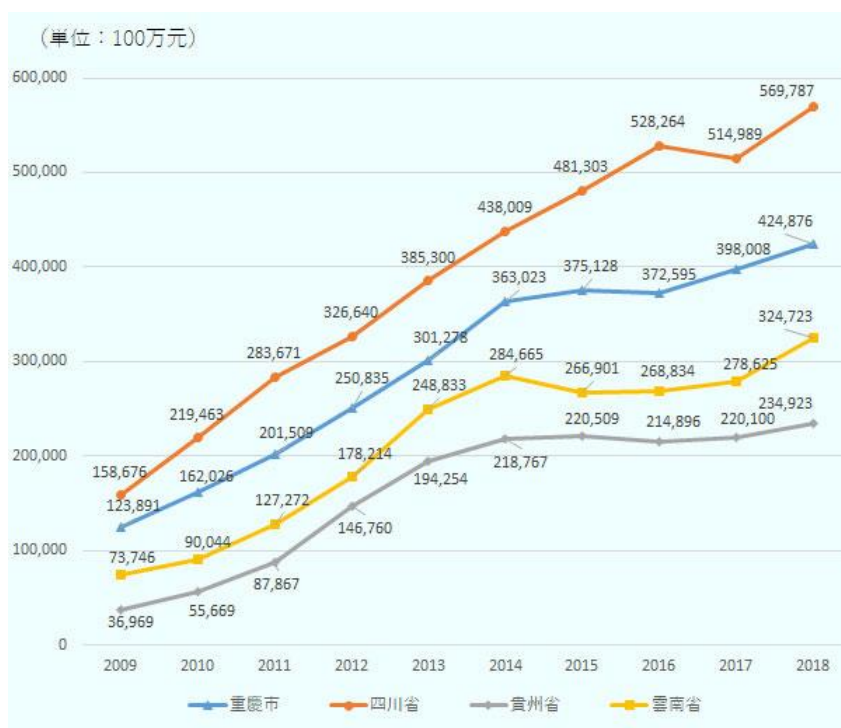
注3：2019年2月末時点。

注4：「(白地図) Copyright(C) 中国まるごと百科事典 (www.allchinainfo.com)」を基に作成。

出所：各省政府、メディア発表資料

経済成長率のみならず、同地域の不動産市場も活況を呈している。重慶市を含めた中国西南部4省市の不動産投資額はすべてで増加傾向にあり、2018年の投資額を2009年と比較すると、4省市すべてが3倍以上に拡大している（図3参照）。

図3：中国西南地域の省市別不動産投資額



出所：CEIC

前述の成長ぶりから、キャピタランドに限らず、さまざまな企業が同地域に注目している。特に近年は、中国西部の消費力の強さが注目されている。中でも、重慶市を含む中国西南部は人口が多く、重慶市は約3,000万、その西にある四川省は8,000万の人口を抱え、消費力は旺盛だ。実際、重慶市を含めた、中国西南部4省市の消費品小売総額をみると、4省市すべてで増加傾向にある（図4参照）。2018年の消費品小売総額を2009年と比較すると、4

省市すべてが3倍程度となった（注）。

図4：中国西南地域の省市別消費品小売総額



出所：CEIC

実際、中国西部地域随一の消費市場である四川省成都市の繁華街には、世界的に有名なブランド店や百貨店、大型商業施設が立ち並び、四川省内のみならず、近隣各省からも多くの買い物客が訪れている。

筆者は2019年1月中旬、成都市を訪れた。春節前ということもあり、ブランド店などが立ち並ぶ繁華街は、昼夜を問わず、非常に多くの人でにぎわっており、活気にあふれていた。成都市にある日系スーパーを訪れると、日本よりも高く価格が設定されている商品が多くあるにもかかわらず、たくさんの商品を買いかごに入れた買い物客でごった返していた。

さらに、若者が多く集まるおしゃれなスポット、遠洋太古里には、アパレルブランドのほか、外資系コーヒーチェーンやレストラン、さまざまなカクテルを提供するバーなどが軒を連ねている。これらの店も、決して安価なわけではないにもかかわらず、多くの若者が飲食や買い物を楽しんでいた。

成都市には、外でお茶などを飲みながらゆっくりとくつろぐ文化が定着しているといわれている。事実、街を歩いていると、コーヒーチェーンでコーヒーを飲みながらくつろぐ人を多く目にした。一方、成都市は、中国の中でも消費力が旺盛といわれ、身の丈を超える消費も辞さないという。加えて、成都人は伝統的に排他的でなく、良いものは積極的に受け入れるといわれている。このような気質が、世界的にも注目される消費力をつくり出したので

はないだろうか。



成都市の繁華街。道の両脇にはブランド店や百貨店が立ち並び、昼夜を問わず活気であふれている（ジェトロ撮影）

<中国・シンガポール両政府も重視する重慶コネクティビティイニシアチブ>

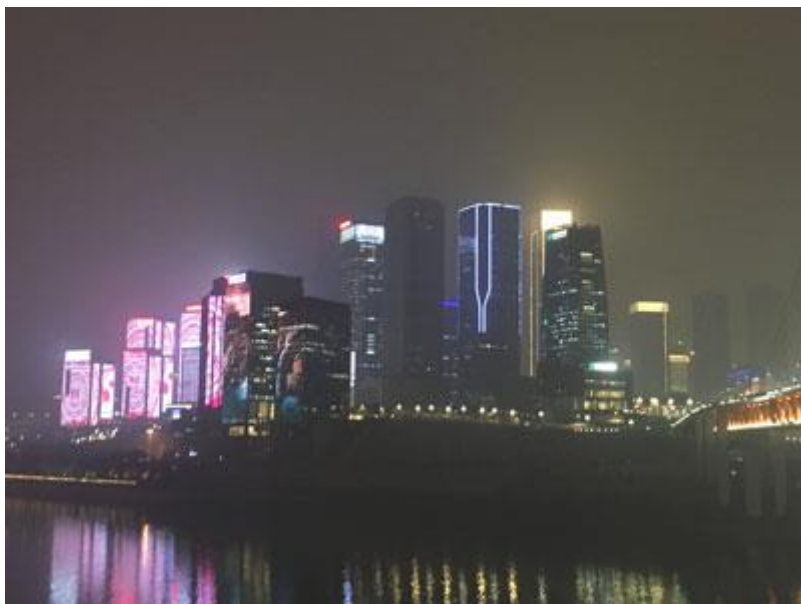
2015年11月に、中国とシンガポール両政府の間で、重慶市をハブとする共同プロジェクト「重慶コネクティビティイニシアチブ」（以下、CCI）の実施に関する合意がなされた。重慶市から広西チワン族自治区の欽州港を結び、中国内陸部とASEANをつなぐ新たな陸海の物流ルートの開発および、それに伴う各都市の開発などが盛り込まれている。このプロジェクトは、中国—シンガポール・蘇州工業園、中国—シンガポール・天津エコシティに次ぐ、中国—シンガポール共同プロジェクトの第3弾と位置付けられている。

RC重慶の開発も、CCIの一部とされている。キャピタランドによるRC重慶への総投資額は240億元と、シンガポール企業による対中直接投資としては過去最大規模のプロジェクトである。RC重慶開発プロジェクトは政治的にも重視されており、2016年にはシンガポールのリー・シェンロン首相が開発中の同ビルを視察している。

当然、RC重慶が立地する重慶市も、当プロジェクトを重要な投資案件として認識している。重慶市には外資系企業による投資案件が少ないこともあり、キャピタランドは国際的なテナントを誘致したいとしている。

中国は、鄧小平氏の改革開放政策によって1980年代ごろから急速に成長し、今や世界第2位の経済大国となったが、大きく発展したのは上海など沿海部の東部地域で、内陸部である西部地域は発展が遅れたといわれている。しかし近年は、中国政府が西部地域の開発に注

力していることもあり、西部地域も急速に発展してきている。RC 重慶が完成すれば、RC 重慶は重慶市の、ひいては重慶市を含めた中国内陸部の発展の象徴となるのかもしれない。



重慶市の夜景。高層ビルが林立している（ジェトロ撮影）

注：重慶市統計局は2018年の消費品小売総額を発表していないが、2018年の同市の社会消費品小売総額の伸びを前年比8.7%増と発表した。

（檜橋広基）

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20190004>

本レポートに関するお問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 中国北アジア課
〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32
TEL：03-3582-5181
E-mail：ORG@jetro.go.jp