

会議・視察報告

「一帯一路」プロジェクトとヨーロッパベラルーシ・ブレストとポーランド・テレスポルにおける中国発着コンテナの状況

ERINA 調査研究部主任研究員
三村光弘

2017年7月5日～8日の間、ヨーロッパにおける鉄道の不連続点である、旧ソ連圏の広軌(1520ミリ)とヨーロッパの標準軌(1435ミリ)の境界となっているベラルーシのブレストとポーランドのテレスポルを訪問した。

今回は、中国の「一帯一路」プロジェクトに関連して、表1のように、中国から多くの欧州向けコンテナ列車が運行されていることを知り、不連続点のベラルーシ、ポーランド国境に行けば、積み替えのために滞留しているコンテナを見ることができるのではないかと発想から、米欧出張中のモスクワから列車でこの地域を訪れてみることにしたものである。

図1 ブレストとテレスポルの位置



(出所) 地図データ: Google, DigitalGlobe

表1 中国から欧州へのコンテナ列車一覧

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)	11,179	14	渝新欧(重慶)物流有限公司
滇新欧 (渝新欧+昆明)	2015年7月	昆明	デュイスブルク(独)		17	雲南新シルクロード快鉄班列公司
漢新欧	2012年10月	武漢	バルドゥビツェ(チェコ)、ハンブルク(独)、デュイスブルク(独)、ウツチ(波)	10,863 (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	ウツチ(波)	9,826	10	成都重欧班列物流有限公司
厦蓉新欧 (蓉欧快線+アモイ)	2015年7月	アモイ	ウツチ(波)		14	成都重欧班列物流有限公司
鄭新欧	2013年7月	鄭州	ハンブルク(独)	10,214	14~16	鄭州鉄道局
蘇滿欧	2013年9月	蘇州	ワルシャワ(波)	11,800	11~14	中鉄多聯上海分公司
粵新欧	2013年11月	東莞 (石龍駅)	モスクワ(ロ)	10,000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)/モスクワ(ロ)	9,850/7,251	18/14	N.A
湘欧快線	2014年10月	長沙	デュイスブルク(独)	11,808	18	広州鉄道(集団)長沙貨運センター
義新欧	2014年11月	義烏	マドリッド(西)	13,052	21	義烏天盟実業投資有限公司
哈欧	2015年2月	ハルビン	ピクリヤニ(ロ)/ハンブルク(独)	6,574/9,820	10~13	哈欧国際物流公司
遼滿欧	2015年4月	大連	モスクワ(ロ)、ハンブルク(独)	10,868		大連港務集団
中欧班列(石河子)	2015年5月	石河子	チェリヤビンスク(ロ)	2,500	5	N.A
合新欧	2015年6月	合肥	ハンブルク(独)	11,000	15	安徽新重欧国際物流有限責任公司
長滿欧	2015年8月	長春	シュヴァルハイデ(独)	9,800	14	長春国際陸港発展有限公司
瀋滿欧	2015年10月	瀋陽	ハンブルク(独)	11,000	12~14	瀋陽鉄道(集団)国際物流有限公司
營滿欧	2008年	營口	モスクワ、ワルシャワ、SjingTefRowlet(ベラルーシ)、ドブラ(スロベニア)、ハンブルク(独)、カールガ(ロ)	8,400(カールガまで)/ 11,000(Dobraまで)/ 14,000(ハンブルクまで)	13~23	營口港務集団、遼瀋鉄紅運物流有限公司

(出所) 李瑞雪『鉄道貨物がつなぐ現代のシルクロード: "中欧班列" の実態と可能性』『中国「一帯一路」構想および交通インフラ計画について』国立研究開発法人科学技術振興機構 中国総合研究交流センター、123頁の表を引用

モスクワ～ワルシャワ国際列車

今回の訪問では、ベラルーシ、ポーランド間の旅客列車の軌間切り替えの実態も調査するため、モスクワ発、ワルシャワ行きの国際列車を利用した。この列車(9列車)は、モスクワ・ベラルーシ駅を14時18分に出発し、ミンスク駅(23:13着、23:43発)、ブレスト中央駅(3:16着、5:20発)、テレスポル駅(4:38着、5:18発)、ワルシャワ中央駅(7:50着、7:55発)を經由して、ワルシャワ西駅(7:59着)まで運行されている列車である(各現地時間)。筆者が乗った2017年7月5日には、モスクワ～ワルシャワ間の直通車輜(ロシア鉄道所属の寝台車)が3両、モスクワ～ブレスト間のみ連結される寝台車とビュフェの合造車(ロシア鉄道所属)が1両、途中ミンスクで増結されたミンスク～ワルシャワ間の直通車輜(ベラルーシ鉄道所属)が3両の編成であった。した

がって、モスクワ～ミンスクは4両、ミンスク～プレストは7両、プレスト～テレスポルは6両、テレスポル～ワルシャワ西間はポーランド国鉄の座席車4両を連結したので、10両編成であった。運賃は4人のコンパートメントで6677.7ルーブル（約1万3000円）であった。

ロシア鉄道、ベラルーシ鉄道所属の車輛とも、ポーランド以西の欧州に直通できるように、欧州仕様の車輛であった。具体的には、車輛の大きさが欧州仕様で（旧ソ連圏より小ぶり）、タンク式のトイレと自動ドアを備え、欧州のブレーキや電圧に対応した装置を搭載した車輛であった。ロシア鉄道は同様の車輛をモスクワ～パリ、モスクワ～ニース間の国際列車にも使用している。

列車の軌間変更作業は、ベラルーシ側のプレスト中央駅で行われた。プレスト中央駅（広軌のホーム）に到着後、ベラルーシの出国手続きのための書類集めや税関検査を終えた後、列車を軌間変更用の作業場へと回送し、1両ごとに切り離れた列車をジャッキアップする。その後広軌用の台車を取り外し、標準軌用の台車を装着し、ブレーキ等の各種ケーブル、ホース類を取り付ける。切り離れた車輛を再び連結し、プレスト中央駅の標準軌のホームに戻し、出国スタンプを押したパスポートを乗客に返せば終わりである。一連の作業は乗客が乗っている状態で行われた。

写真1 プレスト駅での軌間変更の様子



(出所) 筆者撮影 (2017年7月6日)

写真2 テレスポル駅に停車していたコンテナ車



(出所) 筆者撮影 (2017年7月6日)

写真3 テレスポル駅に停車していたコンテナ車



(出所) 筆者撮影 (2017年7月6日)

写真4 テレスポル駅付近に停止していたコンテナ車



(出所) 筆者撮影 (2017年7月6日)

ブレスト中央駅からテレスポル駅間（実際には15キロほど先のホテイウフ(Chotyłów)駅までポーランド側の積み替え施設が続いており、広軌のレールが並行している）、標準軌と広軌の線路が並行している（国境の橋のみガントレット）。テレスポル駅到着後は、ポーランド（シェンゲン圏）の入国審査と税関検査が行われた。入国書類に不備のある乗客がいたのか、パスポートが返却されたのは出発時刻を過ぎた5時20分過ぎで、列車は30分ほど遅れてテレスポル駅を出発した。筆者が下車したワルシャワ中央駅には、20分ほど遅れて到着した。

ポーランドからベラルーシへ

7月7日の早朝6時15分、ワルシャワ中央駅からテレスポル行きの急行列車（TLK）に乗車した。金曜日の朝だったが、ワルシャワ中央駅出発時には7割方、ワルシャワ市を出る頃にはほぼ9割弱の乗車率であった。ミエンジエツ・ポドラスキ駅でかなりの下車があり、テレスポル駅に8時59分の定刻から数分遅れて到着したときには乗車率5割程度であった。運賃は34.9ズロチ（約1,070円）であった。

写真5 テレスポル駅の切符売り場（ブレスト行き切符の案内あり）



（出所）筆者撮影（2017年7月7日）

テレスポルからブレスト中央駅へは、長距離国際列車のほか、1日3本、両駅間のみを走る普通列車が存在する。客車はベラルーシ鉄道が担当する、寝台定員54人、座席定員81人の車輛で、運賃は16.9ポーランドズロチ（約520円）であった。4両編成の列車の内、前の2両にはおそらくポーランドへの入国を拒否されたと見られ

る人々（多くは子供連れ）が乗っていて、一般の旅客は後ろ2両に乗車した。乗車率は6割程度であった。

列車はほぼ定刻に出発し、ゆっくりとブレスト中央駅へと向かった。所要時間は21分、11時54分（時差1時間）ほぼ定刻に到着した。到着後ブレスト中央駅（広軌ホーム、モスクワ方ホーム）内で入国審査と税関検査があった。日本人は珍しいせいか、税関でどこに行くのかといろいろ尋ねられた。

写真6 テレスポル発ブレスト行き列車



（出所）筆者撮影（2017年7月7日）

ブレストからモスクワへ

ブレストからは17時40分発のモスクワ行き列車に乗ることにしていたので、少々時間があつた。ブレストには第二次世界大戦時にドイツ軍が侵攻し、後に有名になったブレスト要塞がある。ブレスト要塞を訪れ、博物館を参観した。今では芝生の美しい広場になっているその場所が戦場であったことを示す展示が多く、物流上の不連続点には、政治や国際関係の上での大きな出来事もまた発生していることが多いことを想起した。

ブレストからはベラルーシ鉄道の4人のコンパートメント車でモスクワ・ベラルーシ駅へと向かった。たまたま運がよかったのか、タンク式トイレ、冷房完備の新型車輛であった。運賃は209.03新ベラルーシルーブル

（約1万2500円）であった。17時40分にブレスト中央駅を出発し、翌7月8日6時47分の定刻に3分遅れてモスクワに到着した。この列車には食堂車がなく、駅であわてて夕食を仕込んだ。ベラルーシとロシアを結ぶ国際列車ではあるが、感じとしては昔、走っていた東京から九州や東北へ向かう夜行列車と似ていた。筆者のコンパートメントはミンスクまでは他に客がおらず、ミンスクからは出張帰りの大学教授と助手の2人組が乗ってきた。

到着地、モスクワはあいにくの雨で、気温は12度、夏の装いしか持っていなかった筆者には少々つらい朝となった。

ポーランド側の積み替え施設

往路の国際列車がテレスポル駅に停車している間に写真2と写真3のように、中国から来た（あるいはへ向かう）と思われるコンテナを積んだ貨車を目にした。テレスポル駅では、積み替えを行っている様子はなく、テレスポルからワルシャワ方に15キロほど進んだホテイウフ駅までの間に、写真4のように、多くのコンテナを積んだ貨車が停車しているのを目にした。

ポーランド側の積み替え施設は、後述するベラルーシ側と同じく、石炭、木材、コンテナなど品目ごとに積み替え場所が異なるようである。コンテナについては、マワシェビチェドゥジェ村に存在するユーロポート社（EUROPORT Sp. z o.o.）で行われているようである。同社ホームページ¹によれば、積み替え施設の総面積は、13ヘクタール（東京ドームの約2.8個分）で、年間の積み替え能力は、8万 TEU とのことである。

ベラルーシ側の積み替え施設

ベラルーシ側の積み替え施設もポーランド側と同じく、搭載貨物別に積み替え施設が異なる。コンテナの場合、ブレスト中央駅から北西に1キロ弱離れたところにあるベラルーシ国鉄の関連会社であるブレスト貨物輸送ロジスティクス（БРЕСТ ГРУЗ ТРАНС ЛОГИСТИК）社²が取り扱ってい

¹ ユーロポート社のホームページは[<http://www.cleuroport.pl/>]（最終アクセス2017年9月5日）

² 同社のホームページは[<http://brestlogistic.by/new/>]（最終アクセス2017年9月5日）

図2 ユーロポート社の積み替え施設



(出所) 地図データ: Google、DigitalGlobe

図3 プレスト貨物輸送ロジスティクス社の積み替え施設



(出所) 地図データ: Google、DigitalGlobe

るようである。

同社のホームページによれば、コンテナの積み替え施設は約1.13ヘクタール、リーファーコンテナ用の積み替え施設は約0.56ヘクタールとのことである。

訪問を終えて

中国の「一帯一路」プロジェクトに関連して鉄道コンテナ輸送が活発化していることは聞いていたが、実際にベラルーシ、ポーランド国境地帯に行ってみると、かなりの数の中国のコンテナを目にした（一日、両側で合計数百個）。特に鄭州ドライポート（鄭州陸港）と書かれたコンテナは、ベラルーシ国内を走行中にも目にした。李瑞雪（2016:128-129）では、これらの列車の抱える問題点が指摘されているが、それにしても東欧と中欧の境界で、これだけ中国の存在感が増していることは驚きであった。

朝鮮半島は、その核問題など、東西冷戦終了後の新たな秩序形成が行われていないこともあり、今のところ北朝鮮は一帯一路プロジェクトの対象外となっている。今後、朝鮮半島をめぐる国際政治的環境に変化があれば、朝鮮半島を縦断する形で陸路での物流が活性化する可能性がある。

<参考文献>

李瑞雪（2016）「鉄道貨物がつなぐ現代のシルクロード：“中欧班列”の実態と可能性」『中国「一帯一路」構想および交通インフラ計画について』国立研究開発法人科学技術振興機構 中国総合研究交流センター、114～132頁。