

中国欧州間鉄道輸送に関する実情と日通の取り組み

日本通運株式会社海外事業本部グローバルフォワーディング企画部長

犬井健人

中国欧州間鉄道輸送について、中国政府は当初 2020 年に 5000 列車の運行を目標としていたが、前倒しで達成された。2017 年に 3673 列車の運行実績であったが、昨年は 6000 列車以上が運行されて伸び率は約 70%であった。

中国欧州間の海上輸送量と比較すると、鉄道を利用する物量は 1%程度であるが、中国欧州間の航空輸送量と比較すると 30%程度にてすでに当該区間の重要な輸送手段のひとつとなっている。我々はこの鉄道輸送を、中国欧州間における海上輸送・航空輸送に並ぶ「第三の輸送手段」と認識している。

急激な列車運行数の増加に対応するため、中国国内の各鉄道関連施設および国境施設は増強されつつある。特に全体貨物量の 6 割以上を占めると言われる西通道（南ルート）のカザフスタンとの国境は、中国側もカザフスタン側も投資が盛んである。一方で、欧州の玄関口であるポーランドとベラルーシの国境（Malaszewicze）は、時期によっては混雑しているとの情報もあり注視している。欧州では今後は別の国境も利用予定との情報があり、実際に試験運用中となっている。

欧州に入った後はドイツの Duisburg 駅が中心的な役割を果たしており、当社も進出済みであるが、中国より東欧宛の列車も増えており、特に自動車産業のお客様に活発に利用頂いている。

昨年 5 月より、日本発着の中欧鉄道輸送商品の発売を開始した。日本の 5 大港と中国・大連港を結び、鉄道で欧州と繋ぐ「Sea & Rail」と、日本の主要空港と中国・重慶空港を結び、鉄道で欧州と繋ぐ「Air & Rail」を提供中である。中国欧州間のサービスとは違い、完全な中間商品とはならず、「第三の輸送手段」とはなっていないが、徐々に取り扱いが増えている状況である。さらなる利用拡大のために、現在の大連ルート以外のサービス追加を検討中。太倉港経由が候補となっている。日本の発港についても、新潟港利用も含めて取扱港を拡大していきたいと考えている。

輸送コストを下げるべく昨年 12 月に西安より出発の「日通専用列車」を経済産業省の委託事業として運行した。41 コンテナ全量を当社扱いの貨物として当社のコントロールにて運行を実施した。当該列車は今月、すでに全量 Duisburg ターミナルに到着済みにて、現在検証を行っている。

輸送中の各データ及びリードタイム等の詳細は、本年 4 月以降に経済産業省経由にて公開をさせていただく予定である。また、3 月には東京で当該委託事業に関するシンポジウムを開催の予定である。