

一帯一路構想（BRI）と中欧班列 ～国際物流の新展開～

法政大学経営学部教授
李瑞雪

「中欧班列」と称される中国と欧州を結ぶ鉄道コンテナ定期輸送サービスは、一帯一路イニシアティブ（BRI）の中のシンボリックなプロジェクトと見なされ、日本でも注目を集めている。日本の多くのメディアでは、中欧班列を「中欧鉄道」と訳しているが、誤解を招きかねない訳語だ。中国語の「班列」とは、定期列車のことで、下部構造のレールを意味しない。路線バスと道路の違いのようだ。中国と欧州の鉄道が物理的につながり始めるのは、中東鉄道（中国東方鉄道）が竣工した1903年に遡る。誤解を避けるために、筆者は「中欧鉄道」の訳語を踏襲せず、中欧班列を固有名詞として使用する。

もう一つの誤解がある。中欧班列は一帯一路イニシアティブ（BRI）の一環として始められたプロジェクトだと、多くの人は認識している。これは事実ではない。実際、最初の中欧班列（重慶発・新疆の阿拉山口経由・欧州のデュイスブルク着であるため、「渝新欧」と呼ばれる）は2011年3月19日に運行を開始したが、一帯一路構想はそれから約2年後に提起されたのである。

2013年までの約3年間、細々とやっていた中欧班列は、BRI発表直後から急速な拡大を見せた。2013年の運行実績は80本で1週間あたり1.5便に過ぎなかったが、2014年に308本、2015年に815本、2017年に3673本、2018年に6300本と、爆発的に伸びてきた。

中欧班列は、現在、計61の運行路線があり、中国の56都市と欧州と中央アジアの15カ国49都市を結んでいる。重慶、成都、西安、鄭州、武漢、義烏、蘇州などの都市で発着する中欧班列は、ほぼデAILY・サービス（1日1本以上）を実現し、外航海運のウィークリー・サービス（週に1便以上）より頻度が高い。

中欧班列で輸送される貨物は、当初の電子電機から、完成車、自動車部品、食品、繊維、日用雑貨、飲料、木材など数十種類に広がっている。中欧班列で中国に運び込まれるヨーロッパのワインや飲料、乳製品、肉類は、各鉄道駅に隣接する輸入品展示ホールに所狭しと並べられる。土日になると、買物に訪れる住民でいつもごった返す。中国の卸売商やECバイヤーは欧州における中欧班列の沿線都市に相次いで拠点を構え、ビジネスの拡大を狙う。中欧班列によってユーラシア大陸の東西間距離は一気に縮まったようで、中国とヨーロッパには、かつてなかった近隣意識が芽生えた。

中欧班列は国際空運より安く、国際海運より速いため、国際海運と国際空運の中間に位置する国際輸送方式であり、モード間の棲み分けが期待される。中欧班列を開通している地方政府は、同班列を輸出入産業に向けて提供する一種の公共財と位置づけ、度外視して手厚い財政支援を実施している。補助金などの直接的な財政手段に加えて、鉄道貨物駅の国際陸港化など、インフラ整備の点でも支援を惜しまない。