

## セッションB 人とモノの自由な移動

# 黒龍江省で開通した「哈綏俄亞」陸海複合一貫輸送ルート及び黒龍江省口岸の出入国者数の状況

黒龍江省商務庁国際経貿関係処長  
姜鵬



今日は黒龍江省がハルビン～綏芬河～ロシア～アジアというルートの陸海複合輸送のチャネルを築いていること、そして黒龍江省の人的な動きについて状況を紹介します。

黒龍江省は中国の東北にあると同時に北東アジアの中心でもあり、北と東は黒龍江およびウスリー川を挟んでロシアと接し、西は内モンゴル自治区、南は吉林省と接している。面積は45.3万平方キロメートル、全国面積に占める割合は4.9%で、全国で6番目に大きな省であり、人口は3835万人である。

黒龍江省は、中国で最も早く開発や建設が進められたところでもあり、土地の資源は広く、また産業の基盤もしっかりしている。特に穀物の生産基地としても知られており、食品産業、装備製造基地でもあり、エネルギーや原材料の基地と言われている。

2013年に習近平総書記が「一帯一路」という発展戦略を打ち出したが、黒龍江省を中国・モンゴル・ロシア経済回廊の国家戦略の中に取り込むことを述べている。そして、ハルビン～綏芬河～ロシア～アジアの陸海複合輸送の重要な通路として黒龍江省は位置づけられている。

貨物輸送は、ハルビンを起点として綏芬河を経て、さらにはロシアのウラジオストク、ポストーチヌイなどの港につながる。またロシアの極東の港から海路を通じて韓国、日本、さらには東南アジア、北米などの主な港にもつながり得る。中国の華東、華南といった経済の発展した地域にも、同様につなげることができる。また、ハルビンから、モスクワやハンブルグといったヨーロッパへの

貨物列車もある。

このように綏芬河は、陸海複合輸送の重要な結節点としての役割を果たしている。黒龍江省にとって最も便利な海へとつながる通路となっている。

2015年8月5日、最初の144TEUの貨物がハルビンの国際コンテナセンターを出発した。これが、綏芬河を経て、ロシアのポストーチヌイ港で船積みをして韓国のプサンに到着したことで、複合一貫輸送テストが成功したことを示した。

2016年にこの輸送は常態化し、ハルビンから綏芬河、ロシアのポストーチヌイ港、プサン、新潟、上海、寧波など15の港ともつながっている。東西を結び南、北をつなぐ戦略的な通路となっている。

2018年春には、ハルビン～牡丹江の高速鉄道も開通した。2020年には綏芬河東寧空港が建設されることになっているため、これからは立体化国際口岸としてのネットワークが構築されると考える。

この陸海複合輸送の状況を紹介します。まず強みとしては、輸送の距離が大変短くて済むということである。綏芬河からウラジオストクまでは230キロであるが、現在国内で一番近い港、営口までの1300キロ、大連までの1500キロを考えると、この通路には大きな優位性がある。また、ロシア極東の港から韓国・日本の海路の海上距離も大変近いという優位性がある。このように距離的な優位性があることは明らかである。

2つ目の優位性は低コストであるということである。陸上輸送のコストは海上輸送よりも高くなるが、このように常態化し一定の輸送規模を確保することで時間的・空間

的な改善を通じてコストの優位性につながる。特に時間の短さは大きな強みとして挙げられる点である。鉄道輸送では綏芬河からウラジオストク港まで2日で済む。大連までは5日、営口までは4日であり、日数を2、3日節減することができる。海上では、現在ロシア航路は制約があり、韓国・日本への海上輸送日数は大連に運ぶのとはほぼ同じである。華東、華南の港までの時間はより長くかかるため、これからもさらなる時間短縮の努力をする余地があると考えられる。

また輸送力においても十分な強みがある。ロシアの極東の鉄道、海運、港湾にはまだ輸送能力に大きな余裕があるため、そういった面でも大きな役割があると考えられる。統計を見ると黒龍江省の輸送貨物は、ロシア極東や日本、韓国、そして中国の南方の港を利用しており、中国を全方位的に結び付けようとする戦略は円滑化されている。

2018年11月の末までにはハルビン～綏芬河～ロシア～アジアの列車がすでに137本運行しており、1万5350TEU、金額では13.8億元分の貨物を輸送している。輸送されている製品としては、木材や穀物、またプラスチック、コーンスターチがある。これらはいずれも黒龍江省産の製品である。また産地の分布としてはハルビンや牡丹江、鶏西、七台河、双鴨山、佳木斯といった東部のものが主要である。このように貿易が発達し、円滑化が進み、また通関の利便性も上がっているため、国際的な貨物量もこれから増加していくと考えられる。

物流のコストは、他の国内輸送と比べてかなりの強みがある。コンテナ輸送をすることによって利用者負担のコストを2000元か

ら3000元ほど節減することになる。また、想定されている運用モデルは、鉄道輸送により中国税関を出た貨物を直接ウラジオストクやポストーチヌイに運ぶというものである。黒龍江省とロシアの沿海地方政府による様々な協力により、3つの点で大きな進展がある。

1つ目は、鉄道の定期便開通である。綏芬河を出てロシアの港湾まで、これまで3日～5日かかっていたものが9時間に短縮され、輸送をさらに予測可能な、確実なものとしている。

2つ目は、通関の円滑化である。綏芬河河での通関にあたり、ロシア側では書類のチェックのみで、開封検査は不要となっている。書類確認をすればよいということで、通関効率が大幅に上がっている。これは利用者の利便性に大きく貢献している。

3つ目は積み替えに関してで、この点も大きく改善されている。両国の鉄道には軌道幅に違いがあるが、現在までに締結した協定により、積み替え不要となっているため、輸送の効率が大きく高まり、コストの節減に

もなっている。

海上輸送について、現状では中日韓など近場が中心であるが、上海やプサンなどで積み替えを行い、世界の各主要港と結ばれている。そして日本や韓国、台湾や香港なども接続されている。いったん国境を越え、国外の港を経由する国内貨物輸送ができる税関は、15が認められているが、そのうち上海や太倉、寧波、黄浦、蛇口の5つはすでにつながっている。ハルビン～綏芬河～ロシア～アジアの陸海複合輸送によって、「黒龍江省を起点として海に出る」という黒龍江省にとっての長年の念願が、実現されることとなった。

「一帯一路」の戦略もあり、黒龍江省はすでにロシアともつながっていることや、ウラジオストク自由港などの政策も中露の政治関係改善に寄与していることから、人的往来は大変密になっている。また、黒龍江省は韓国や日本との経済的な連携も、もともと大変強いということがあるため、華東や華南地域など経済の発達した地域との分業も考えられる。モノの流れ、貿易の需要が

大変旺盛であることから、これからも大いに発展の余地があると考えている。

前述の通り、近年黒龍江省は税関の環境整備をしてきた。通関制度の改善をしており、手続きを簡素化することによってスピーディーな処理ができるようになっている。そして観光客の誘致も大に行っている。黒龍江省で旅行したり、あるいはビジネス活動したりするため黒龍江省を出入りした人は、2014年に、302.82万人だったが、2018年には360.14万人へとここ5年間で増加している。

輸出入の貨物量も増え続けている。2014年、黒龍江省の輸出入は全体で2487万トン程度であったが、2018年にはこれが4142万トンに増加している。

黒龍江省は四季が大変はっきりとしており、現在はまさに真冬の特徴的な季節でもある。ぜひ氷の町、夏の都といわれるハルビンを訪れてもらいたい。そして北東アジア諸国の物流輸送の協力と新たな未来のための対話を今後も続けていきたいと考えている。

## 中国欧州間鉄道輸送に関する実情と日通の取り組み

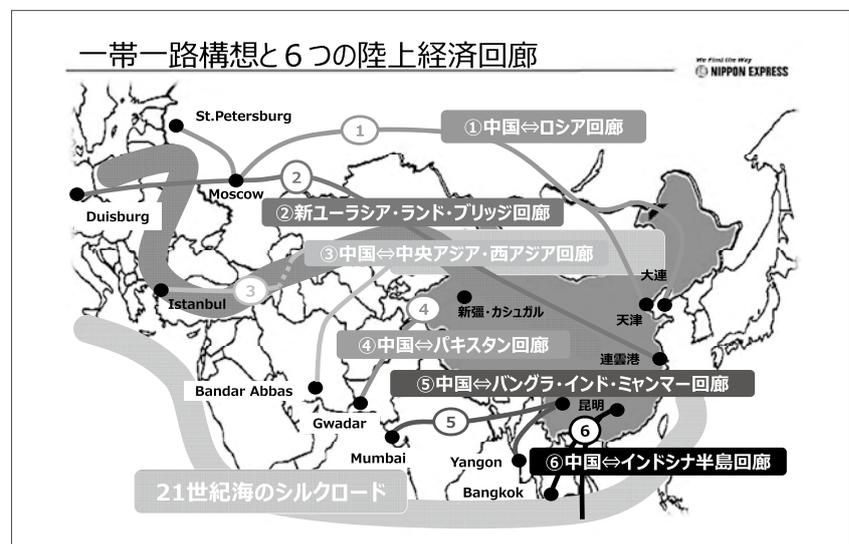
日本通運株式会社海外事業本部グローバルフォワーディング企画部部长  
犬井健人



本日は弊社が行っている中国欧州間の鉄道輸送等の話について説明する。本日のトピックスは4つある。新シルクロード経済圏構想に関連したクロスボーダー鉄道輸送、中国およびアジアの実情と取り組み、欧州の実情と取り組み、これからの日本通運の取り組みについて話をする。

はじめに、新シルクロード経済圏構想に関連したクロスボーダー鉄道輸送について紹介する。新シルクロード経済圏構想とは2013年に中国の習近平国家主席が提唱した経済構想であり、中国西部から中央アジアを経てヨーロッパに至るシルクロード経済ベルトと、中国沿岸部から東南アジア、インド、アラビア半島の沿岸部、アフリカ東

図1 新シルクロード経済圏構想の概念図



岸までを結ぶ21世紀シルクロードからなる鉄道、道路、石油・ガスのパイプライン、送電網、港湾、インフラ整備を含めた地域経済統合を促進する構想である。新シルクロード経済圏の中の回廊は、図1のとおり全部で6つある。本日はこの6つのうちの新ユーラシアランドブリッジ回廊を中心に話を進める。

中欧班列という名称は、中鉄集装箱(コンテナ)の中国・欧州間国際貨物鉄道輸送サービスにつけたブランドネームである。班列というのはブロックレインを意味しており、英語ではChina Railway Expressとされている。鉄道の輸送は意外と古く、2013年の「一帯一路」発表の20年程前から始まっている。2011年には中国瀋陽からドイツ向けに定期便が運行され、2013年には中国成都からポーランドに定期便が開始、2016年には運行便数が1000便に達している。

中欧班列の便数は2011年にわずか17便だったものが、2017年には3637便、2018年の速報値で6300便である。開業当時は「2020年に5000便」という目標だったが、前倒しで達成されている。中国発と欧州発の割合では、2016年にこの割合が2:1で中国発が多かったが、徐々にその傾向も解消され、2018年の実績では中国発3に対して欧州発2という割合まで変わってきている。

中欧班列は大きく分けて、北回りと言われる満洲里経由と、西回りと言われる阿拉山口、カザフスタン経由の2ルートがある。どちらかというと今は西回りのルートの方が、運行本数が多くなってきている状況である。ここで中欧班列の特徴と言われる積み替えの部分について触れると、中国から欧州への鉄道は軌道の幅が違うため、途中で2回、国境でのコンテナの積み替え作業を要する。中国と欧州の軌道幅は標準軌と呼ばれる1435ミリであるが、ロシアを含む旧ソ連圏は広軌と言われる1520ミリを採用している。そのために国境でコンテナの積み替えが行われる。作業は、コンテナを1個ずつクレーンで吊り上げて、旧ソ連圏の広軌から欧州圏の標準軌の車両へ積み替えをするという形で行われる。

また中欧班列の特徴として、ブロックレインと言われる方法で運行するというものが

ある。ブロックレインというのは、41から50の車両を1つの編成として、発地から着地まで途中で再編成をせずに運ぶという形式である。そのために定時性が高くダメージも少ないという利点があり、この特徴を持つことがここ数年間で一気に数量が伸びてきた理由である。

次に、中欧班列の輸送サービスの特徴をここで3つ挙げる。1つはリードタイムの短縮。中国沿岸部や内陸部から海上輸送を利用した場合よりも大幅に短縮できるというものである。場所によって若干変わるが、中国から欧州都市にまで鉄道で輸送した場合は、早い列車ならば16日程度で中国内陸部の都市からドイツまで輸送できる。これは海上輸送で運ぶ時の約半分のリードタイムである。

2番目が定時制。中欧班列(ブロックレイン)のサービスを用いて定時制の指標をとると、駅やルートによる若干の違いはあるが、もともと想定された所要日数に対する定時性の確保は90~96%という高い数値を出している。数値が悪かった時期は、クリスマス休暇中の編成トラブルや、天候が原因の遅延だ。これらも多くはなく、想像されている以上に高い定時性を保っている。

3つ目は、日々のトレーシング管理、運行管理が可能な点である。毎日1回、鉄道プラットフォーム会社からコンテナの所在地が速報で入ってくるため、貨物がどこにあるかという情報がリアルタイムでつかめることになる。

図2は海上輸送、航空輸送、鉄道輸送の3つの輸送の商品の特徴を示している。ハイスピード、定時性を目指すのであれば航空輸送を利用でき、低価格、安い運賃を求めるのであれば船便が利用できる。その間の、航空ほど急いでないが海上輸送だと間に合わないという、中間商品としての鉄道輸送が活用できる。

この特性から日本通運では鉄道を利用した輸送を第三の輸送モードと位置付けている。また鉄道輸送には二酸化炭素(CO2)の排出量の削減効果があって、CSR環境保護上もやさしい輸送モードとなっている。

図3はトレーシングサービスの機能の具体的なデータであるが、こういった情報が毎日鉄道会社から送られてきて、これはお客様とユーザーの方に配信することになって

いる。

モニタリング機能について、専用のロガー、計測装置を付けた場合には、位置情報に加えてコンテナ内の温度、湿度、加速度、照度の計測が可能になる。中欧鉄道はロシア・カザフスタンといった非常に寒い国を通過する。特に冬場は外気温がマイナス30度を下回ることもあるため、貨物商品がこの輸送に耐えられるかどうかということ、ロガーの出力状況を確認した上で利用することが可能である。

加速度を基にした振動調査データにより、中国の武漢からドイツのデュイスブルグの輸送でどの程度の衝撃が発生するのか見たところ、2Gを超える衝撃はほとんどなく、1.5G程度であった。列車の編成替えがないことも寄与していると考えられる。

北の満洲里を通るルートの輸送温度をみると、一番寒いポイントでマイナス34度となり、南のカザフスタンを通るルートでもマイナス30度となるため、冬場の輸送に関してはこの点を考慮する必要があると考える。ちなみにカザフスタンのアスタナは世界で2番目に寒い首都と言われており、中欧班列が通過するのはそうした気候帯である。寒さの対策としてリーファーコンテナを利用する必要はあるが、鉄道貨車はリーファー用の電源を備えておらず、発電機を回しながら輸送する必要がある。そのため実際に使う場合、途中で燃料を充てんしなければならず、現実的な運用は難しい状態である。

次に、中国及びアジアの実情と取り組みについて紹介する。日本通運とカザフスタン政府の取り組みとして、弊社の現地法人中国日通と、カザフスタン国有鉄道のカザフスタン鉄道で2017年8月にアスタナで業務提携の覚書を締結した。これによって両者で中国、韓国、台湾、香港、カザフスタンの鉄道輸送、物流サービスの相互協力をを行うということで提携を進めている。

中欧班列主要出発駅である、武漢駅と西安駅について説明したい。武漢駅は2014年から中欧班列が運行されているが、武漢は上海から700キロ程度の距離で、自動車産業を中心に欧州との間の物流も多く、安定してブロックレインが運行されている。リードタイムも運賃も安定しており、武漢には日系企業も多く進出しているため鉄道輸送も活発である。一方の西安では、開



残っていて、予定としては、トルコ向け、カスピ海を抜けてトルコに向かうものを実施する。

また、この事業の中で昨年10月16日、上海でジェトロ上海事務所との共催で中欧鉄道利活用における日中第三国市場協力のシンポジウムを開催し、約250社の日系企業が参加した。本年2月20日にはドイツのデュッセルドルフで、それから3月11日には東京でそれぞれシンポジウムを開催する予

定である。

輸送調査の例として、広東省の南沙からハンガリーのブダペストに自動車のエンジン部品を運んだ時のリードタイムを検証するといった、トライアルを行っている。12月20日には西安から日本通運で仕立てたブロックレインが発売し、予定では1月8日到着のところを1月5日現地到着という結果となった。この際のルートは西安からホルゴス、カザフスタンを通過してロシアに入りベラルー

シ・ポーランドの国境で積替えを再度行って、1月4日にはリスボンに到着している。このブロックレインで、様々なデータを収集しているため、この解析結果を3月に東京で発表する予定である。

日本通運のグローバルネットワークとして、現在45カ国294都市、706店があり、日本を除いて海外で約2万2800人の従業員がいる。日本通運の品質を提供し、有用なサービスを提供できるよう努めている。

## 「一带一路」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



私は物流の研究者であるが、ここ2、3年、中欧班列について調査研究を進めてきた。基本的な認識としては国際海運、国際空運と並んで新しい1つの国際基幹輸送モードになるのではないかという期待を込めて、研究を進めてきている。

発表の内容は中欧班列の定義、概要、主要な路線・主要ノード、中欧班列の類型、サービスの特徴と直面する問題・課題を紹介した上で、中欧班列がどのようなインパクトを及ぼすか、国際基幹輸送モードになるかどうかを中心に検討する。

中欧班列は中国と欧州間のユーラシア横断鉄道貨物輸送のサービスのことである。現在では「一带一路」構想におけるシンボリックなプロジェクトの1つと認識されているが、実際は「一带一路」の発表より2年早く登場した。海運と空運の中間にある第三のサービスとして位置づけられており現在非常に注目されている。日本でも日本通運をはじめ日新や伊藤忠系列の物流会社などが、中欧班列を利用する国際複合一貫輸送サービスを開始している。

中欧班列を、よくマスコミで中欧鉄道と翻訳しているが、これは必ずしも適切な翻訳ではないと私は思っている。中欧班列というのは鉄道構造のレールではなくて、そのレールを使って提供している国際輸送

サービスである。言ってみれば、路線バスと道路の違いがあると理解すべきである。

中国と欧州の鉄道が連結したのは20世紀の初頭で、中国の東部鉄道とユーラシアのシベリア鉄道が1903年に接続し、中国と欧州間の鉄道輸送が可能となった。現在では阿拉山口、エレンホト、ホルゴスといった複数の場所においてカザフスタン、モンゴルと鉄道を接続しているなど、中国とヨーロッパをつなぐ鉄道は複数ある。

私は昨年、複数のフォワーダーに電話して運賃の差、所要時間の差はいか程かい

インタビューを行った。複数のインタビューの結果をまとめて、平均を出した一覧表が図1である。国際海運、国際空運、中欧班列

図1 中欧班列に関する電話インタビューの結果

	鉄道&海運 (寧波港経由)	長江水運&海運 (上海港経由)	中欧班列(渝新欧)	空運
所要日数 (day)	40~45	50~60	12~14	3~5
運賃水準 (\$/FTU)	3000	2455	4060	20000~30000

出所：複数のフォワーダーへの電話インタビュー(2018/7/7実施)より整理

図2 中欧班列の運行列車本数の推移



出所：中欧班列建設発展企画(2016-2020)、中国鉄道総公司、大陸橋連盟の発表より整理

の3つのモードを比較した一覧表からわかるように、中欧班列はまさに中間にある。国際海運と比べて3分の1の時間、国際空運と比べて3分の1ほどの輸送コストである。

また、図2は、2011年から現在までの運行列車の推移である。興味深い点は、2013年までは運行数が少数であったが2014年から爆発的に伸びてきているという点である。その背景は2013年の「一带一路」。習近平中国国家主席が2013年9月7日、カザフスタンのナザルバエフ大学で講演を行い、講演の中でシルクロード経済ベルトという構想を発表したことで、まさにその波に乗った形である。

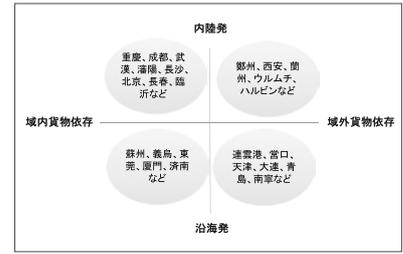
中欧班列はその運営のためにユニークな組織体を作っている。中欧班列プラットフォームと呼ばれる企業で、このような企業は大抵が地方政府の主導で作られている。これらは特殊な産業振興のための機構と認識して差し支えないと考える。その一方で、中欧班列のプラットフォーム企業は各国の鉄道会社、キャリアとフォワーダー、税関、検査検疫等々と調整する窓口としての役割を果たしている。さらに沿線諸国、ロシア、ベラルーシ、カザフスタンの国鉄の傘下にある有力なフォワーダーをエージェントとして起用し、提携しながらその運営に当たっている。特にドイツ系の、例えばDHLやシエンカーなど、有力なフォワーダーと緊密な関係を築いており、中国と欧州の集荷配送について、業務面、オペレーションの面で支えている。

現在60以上の路線が開通されている。中国国内では56都市で中欧班列が開通していて、欧州及び中央アジアは15カ国、49都市につながっている（図3）。ここからわかるように所要日数や頻度はまちまちである。2016年に中国鉄道総会社が計画した中欧班列の中国国内ノードの分布図によると、全国で内陸集荷型ノード12カ所、鉄道ターミナル型のノード17カ所、沿海港湾型のノード10カ所、それから陸路国境ノードが4カ所を整備する計画である。

実態と計画は必ずしも一致しないが、いずれにしても中国全土、チベットと青海省を除いて交通要衝をほぼ全て網羅しており、チベットと青海省を除いて全ての省、直轄市、自治区から中欧班列が発着することがわかる。

数々の中欧班列が存在するが、ターミナルなどの立地と輸送頻度などによっていくつかの類型に分けることが可能である。図4は、中国国内の発駅と、集荷範囲を軸にして中欧班列を分類したものである。内陸発・域内貨物依存型、内陸発・域外貨物依存型、それから沿海発・域内貨物依存型、沿海発・域外貨物依存型の4つのタイプに分けることができる。また運行の頻度によって、毎日必ず1本以上運行しているデイリー運行型、週1便以上運行しているウィークリー運行型、さらに定期運航にはまだ至っていない、荷物があれば運行するという形の準班列運行型と3つの分類を考えられる。

図4 中欧班列の分類



出所：李、2016

このように急速に発展、拡大を遂げつつある中欧班列であるが、問題も山積している。短期間で60以上の路線が開通したことで、路線の乱立が起り、これにより引き起こされた集荷競争が深刻化している。中欧班列は、ユーラシア大陸における新しい国際輸送の基幹モードの確立を目指すという目的のためのある種の実験であるが、こうした実験事業として60以上の路線があるというのは明らかに多すぎると考える。

別の大きな問題として補助金の存在が挙げられる。路線の集荷競争に拍車をかけているのも補助金の存在であり、実際多くの中欧班列の運行・運営企業は補助金がなければ存続できない状態である。特に内陸発・域外貨物依存型の中欧班列は域外から貨物を呼び込むために、手厚い補助金によって支えられた形で低い運賃を設定している。こうした問題を克服するために統合化とネットワーク化といった取り組みが行われている。つまり、数々の中欧班列を東ルート、中央ルート、西ルートの3大ルートに集約し、各ルートの結節点で列車の再編成をすることで、班列間の協調体制を構築するということが目指されている。さらに、この3大ルートの集荷範囲を大雑把にすみ分けすることによって、荷物の取り合いを緩和しようという取り組みも行われている。それに併せて、国内の定期コンテナ列車と中欧班列を有機的に結びつける「1+Nモデル」が模索されている。

最後に、中欧班列がもたらし得る変化を国際物流という視点から検討する。中欧班列がもたらすと考えられる変化として、ここで4つ提示する。1つは、国際物流の新しい基幹輸送サービスの登場、2つ目は国際陸港モデル、別な言い方をするとインランドポートモデルのロジスティックスクラスターの形成、3つ目として外向型産業及びグロー

図3 主要な中欧班列路線の概要

主要な路線	発駅	到着駅	国境駅	所要日数	運行日数
鄭欧	鄭州	ハンブルク	阿拉山口/霍爾果斯/二连浩特	6	約15
漢新欧	重慶	デュイスブルク	阿拉山口/霍爾果斯/二连浩特	2	約18
	デュイスブルク	重慶	阿拉山口/霍爾果斯/二连浩特	17.5	約15
	重慶	チェルケスク	滿洲里	7	約18
	トムスク	重慶	滿洲里	2	約10
	重慶	トムスク	滿洲里	2	約16
蓉欧快鉄	成都	ウツチ/ニュルンベルク/デュイスブルク	阿拉山口/霍爾果斯	20.5	12~15
	ウツチ/ニュルンベルク/デュイスブルク	成都	阿拉山口/霍爾果斯	10	約18
漢欧	武漢	ハルトゥビツェ/ウツチ/ハンブルク/デュイスブルク	阿拉山口/霍爾果斯	4	約16
	武漢	モスクワ/モスクワ/ハンブルク	滿洲里	2	12~15
	ハンブルク	武漢	阿拉山口/二连浩特	3	約18
	トムスク	武漢	滿洲里	2	約15
義新欧	義烏	マドリッド	阿拉山口	1	約18
	マドリッド	義烏	阿拉山口	1	約20
	義烏	ミンスク	滿洲里	1	約12
	義烏	イスタンブール	霍爾果斯	1	約18
合新欧	合肥	ハンブルク	阿拉山口	1	約15
蘇新欧	蘇州	ワルシャワ	滿洲里/二连浩特	4	約12
	ブレスト	蘇州	滿洲里	1	約15
中欧班列(連雲港)	連雲港	イスタンブール	阿拉山口	1	約18
高漢欧	瀋陽	ハンブルク	滿洲里	3.5	約13
中欧班列(長春)	長春	シュヴァルツハイデ	滿洲里	2	約13
	シュヴァルツハイデ	長春	滿洲里	2	15~18
湘欧快鉄	長沙	ハンブルク	阿拉山口/二连浩特	1	約15
中欧班列(広州)	広州	モスクワ	滿洲里	3	約12
中欧班列(天津)	天津	モスクワ	滿洲里	2	約11
哈欧	哈爾濱	モスクワ/ワルシャワ/ハンブルク	滿洲里	3	10~15
厦新欧	廈門	ハンブルク	阿拉山口	1	約16

注1：本表はコモン定期便を中心にまとめた一覧である。特定の大口荷主のために編成される専用列車を除く。  
注2：国境駅である阿拉山口/霍爾果斯までの定期貨物列車を除く。これらの定期便は中亜班列と称される。

バルサプライチェーン指向型産業の内陸立地の促進、4つ目が多国間の国際物流オペレーション統合の加速である。

時間の関係上、ここでは1つ目と2つ目だけを簡単に説明したい。まず、前述の通り中欧班列は中間にある輸送モード、つまり中レベルの運賃水準、中レベルの輸送スピード、中レベルのロットサービスを求める荷主に、リーズナブルな輸送サービスを提供するものであるため、従来の海運と空運を補完する基幹輸送サービスになると期待されている。とりわけ今、デイリーコモンサービスを実現している中欧班列があり、これまでになかった多頻度中ロットの国際輸送サービスを荷主に提供している。また、特定の荷主の荷物量に合わせて専用列車の編成と発着駅の設定が可能であり、海運と空運にない機動性と柔軟性に富む輸送サービスを提供している。こうしたアドバンテージを持つ中欧班列はグローバルサプライチェーン指向型産業と越境ECにとって極めてポテンシャルが高いのではないかと考え

る。

中欧班列の開通に伴い、各発着駅は相次いで貿易港としてのインフラや機能の整備を行っており、その充実化に取り組んでいる。税関、検査検疫、コンテナヤード、保税区の設置、為替決済などいわゆる輸出入のゲートの機能を完備し、国際インランドポートに改造されている。これらのインランドポートは、沿海部の国際港湾に従属するような従来型のインランドポートではない。従来のサービスに加えB/L上のコード取得、駅周辺の保税、FTZ整備や、荷主企業向けに多種多様な物流サービスを提供する物流事業者を誘致していくという動きが見て取れるからである。私は2017年から2018年、重慶や成都、複数のインランドポートに対して調査を行っており、そのいずれにおいてもロジスティックスクラスタ、物流集積の特徴を確認できた。

最後に、これまでの調査研究によって得られた暫定的な結論を簡単に述べたい。中欧班列のインパクトは2点にまとめることが

できる。1つは、内陸主要都市の沿海化、もう1つは、新たな地域統合のモデルの模索。後者については本日の論旨から離れるため深入りはしない。

前者について言うと、国際基幹輸送としての中欧班列とインランドポートとの組み合わせは内陸都市に沿海部と同等の国際物流の条件を与えることになる。コンテナ定期船と比べて鉄道コンテナ定期便は輸送能力や運賃などの面ではまだ大きな開きがあるものの、輸送スピードにおいて欧州主要都市までの所要日数を半分に短縮できるなど、明確な優位性がある。また荷主企業は中欧班列の高い輸送頻度を利用することで、流通過程の在庫総量を圧縮しながら市場への応答性を高めることが可能である。とりわけ自動車や電気・電子などのグローバルサプライチェーンマネジメントが重要な産業及び越境EC事業者からの国際物流ニーズに対して、中欧班列は海運より整合的であると考える。

## 韓国の経験に基づく 北東アジアの観光発展の展望

ハナツアーサービス法人関係戦略部広報担当部長  
鄭琦潤 (ジョン・キユン)



本日は、私が所属するハナツアーについて簡単に紹介し、韓国の観光産業の動向、北東アジアの観光の発展について話します。

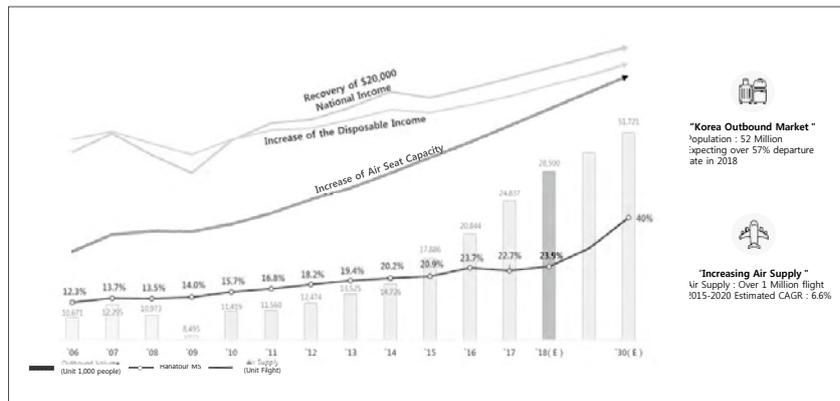
ハナツアーは1993年に設立され、1998年から航空券の販売や海外への旅行者客送りで韓国1位となってから、この20年間1位を継続している韓国を代表する旅行社である。

韓国の観光産業について見ていきたい。まず、アウトバウンド、韓国人の出国の動向について示す。韓国の海外旅行は韓国の経済成長と同じように、劇的に急成長してきた(図1)。1988年のソウルオリンピック以降、89年から海外旅行が完全に自由化され、その後急速な経済成長とともに毎年

平均10%以上成長している。韓国の1人当たりの国民所得は2万ドルを超え、可処分

所得は増加した。そしてLCCの増加、国家間のオープンスカイ政策、そして中国の海

図1 韓国の海外旅行者の推移



出所: HanaTourInternal Data based on data of Statistical Offices, Tourism Bureaus of Korea, KAC, Traveltiems, Ministry of Justice

外旅行の自由化などが追い風となった。

2018年には3000万人ほどが海外に出国した。これは5200万の人口の57%にあたる。このように多くの人が海外に出ている状況で、一番多く訪れている国は日本、中国、ベトナム、タイ、フィリピンの順である。中国は入国者の公開データを共有していないので、2017年以降の資料はないものの、2017年に韓国の需要が対前年度比20%以上成長したことから、中国への旅行も600万人ほどであると推定される。日本と中国に出る人たちを合わせると2017年は1300万人ぐらいになり、海外旅行者の50%ほどを占める。

次に、インバウンドであるが、外国人の韓国訪問の推移をみると、2015年の韓国のMERS（中東呼吸器症候群）流行によって入国客が落ち込むまでは着実に増加していた。2015年以降また大幅に増加したものの、2017年に韓国でTHAAD（終末高高度防衛ミサイル）を配備したことにより、韓国の訪問客のうち、最も多くの割合を占めている中国人観光客が減ったことで、2015年のMERSの時と同様に減少した。2017年の数値をみると韓国を訪れる観光客の81%がアジアからである（図2）。中国、日本が上位を占めており、また中国に台湾と香港を合わせた中華圏はほぼ半分を占める。この数字はTHAADにより減少した数字である。一方でヨーロッパ、アメリカなど、長距離からの観光客の割合は14%にとどまっている。以上、韓国の観光の動向について紹介したが、結局、近隣諸国からの観光客が最も多いといえる。

次に、北東アジアの観光の状況と今後

の活性化を目的とした提案を行う。国連の世界観光機関（UNWTO）の資料によると世界で最も観光客が多いのはヨーロッパである。域内観光客が活性化されているというのが最大の理由で、EUのシェンゲン協定により国家間の移動が自由になり、ヨーロッパへの訪問自体の増加とそれに伴う観光インフラ構築の活性化が起り、ほかの大陸からも多くの観光客を呼び込むことに成功した。現在もヨーロッパの観光客は最も多く、次にアジアが多くなっている。そしてその中でも、アジアが急速に成長している。

IMFと世界観光機関の資料によると、2017年、世界の76億人の人口のうち13億人が旅行をしており、2020年には78億人の人口のうち14億人が旅行すると見込まれている。北東アジアにおける旅行は、世界で最も急成長している。2016年、15億6000万人の人口のうち1億2500万人が旅行し、2020年には16億1000万人の人口のうち2億人が旅行すると見込まれている。旅行の特性上、海外旅行者のうち大半は周辺国への旅行である。しかしながら韓国の観光の推移でも見たように、北東アジア諸国の間では政治、社会問題、自然災害、そして経済問題といった課題が解決されていない。特に2017年3月、韓国のTHAAD配備により中国は韓国への団体旅行を制限する措置を取ったため、韓国への旅行が急激に減少した。韓国側も中国訪問を減らし、両国の観光客の交流は冷え込んだ。

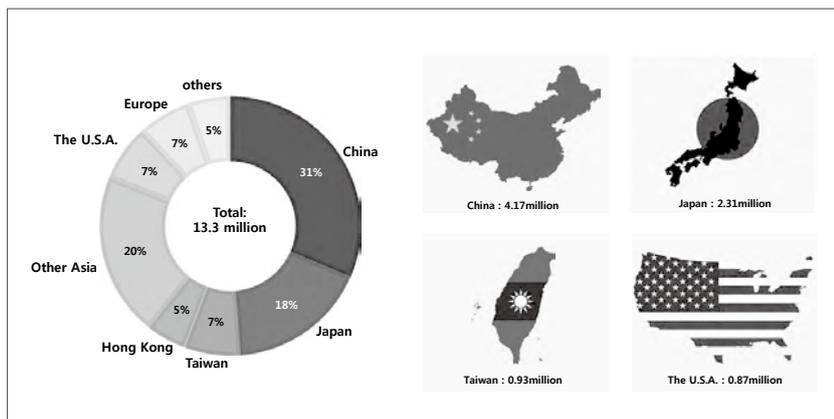
一方で韓国と日本の観光客の交流は異なる様相を見せている。韓国と日本では、政治、軍事的な緊張関係が最高潮になっ

た最近でも、韓国から日本を訪れる観光客は最大になっている。日本から韓国を訪れる観光客も引き続き増加している。これまで日韓で国家間の対立が起きると民間レベルの交流によりこれを解決してきた。しかし最近では国家間の問題にもまして民間の交流が冷え込むという傾向も見られる。我々はともに観光需要が冷え込まないように努力をする必要がある。北東アジア諸国の交流が多くなるとお互いに対する理解が深まり、ともに発展できると考えられる。北東アジアの観光発展のために国家間レベルでは政治、社会的な葛藤があったとしても、民間レベルの交流が持続できるように相互交流をさらに増やすための方策をいくつか提言したい。

1つ目は、観光施設に対する消費税の問題の解決である。最近日本では出国税を賦課するようになったが、それ以前に消費税は旅行費用の負担を大きくし観光需要を冷え込ませる。ホテルに対する付加価値税を免除することにより、ホテルの価格を下げることができ、海外からの観光客を誘発することができる。観光客の増加は国内総生産の増加、付加価値の創出、雇用の創出、地域開発の促進などの効果をもたらすことができ、観光産業の収益性の改善は国際競争力の向上にもつながる。北東アジア間でこういった観光客を誘致するためには、観光施設への消費税の免除を求め、そのための協力が必要である。

2つ目は北東アジア諸国間における民間レベルの共同マーケティングの強化である。北東アジア間の外交対立や自然災害が起きると、観光客が減少する傾向にある。そうした自然的、政治・外交的な危機が発生する場合には、両国の観光関連の企業は、率先して観光客の交流を活発にするように積極的にマーケティングを行う必要がある。先般、日韓関係が悪化した際、日本のある若者が韓国に来てフリーハグキャンペーンを行った。この様子がYouTubeを通じて広まったが、これは両国の交流が息を吹き返す小さなきっかけになったと考える。東日本大震災が発生した時にハナツアーはアゲインジャパンというキャンペーンを展開し、日本訪問の需要を増やすために尽力した。こうした民間レベルの努力が両国の観

図2 韓国へのインバウンド客の国別割合



出所: Korea Tourism Organization

光産業の発展の素地になると考える。

3つ目は、地域統合へのマーケティングである。ヨーロッパとアメリカなど長距離地域ではアジアへの旅行というのは目的地が1か国ではなく、北東アジア地域の様々な

国を訪問する形となる。ゆえに地域別ではなく地域を統合したマーケティングを要する。2009年、日中韓北東アジア三カ国の大臣会合が開かれ、BeSeTo (Beijing Seoul Tokyo) シャトル路線を作ることで合

意し、三カ国観光大臣が定期会合を開催することを決めた。しかし様々な軋轢、利害関係により予定通りの運営はされていない。こういった試みや出会いをより活発にする必要がある。

## 人の移動と国際観光

大阪観光大学名誉教授  
鈴木勝



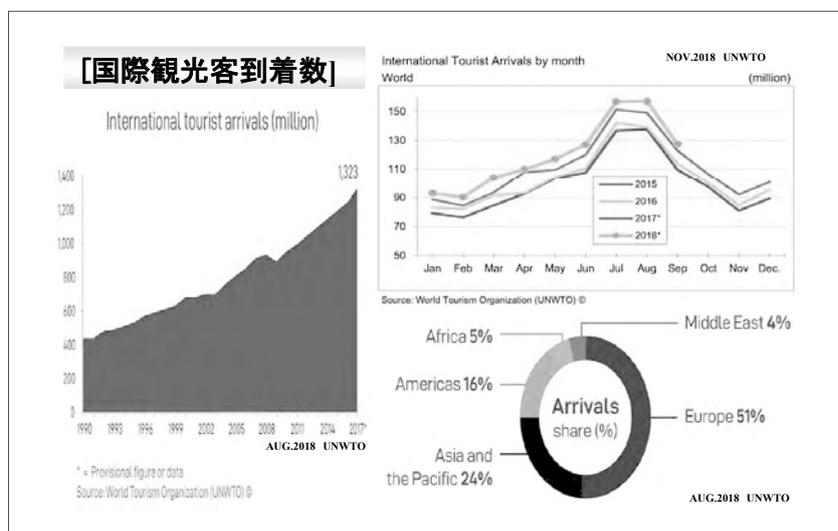
「人の移動と国際観光」と題して、序段は国際観光について、その後に人の移動の実態、人の移動の障壁、そして人の移動の障壁に対する対応という形で紹介していきたい。

世界全体の国際観光数は、事件の発生などで多少落ち込む年はあるものの、近年、総じて順調な伸びを示している。これは決して自然増ではなく、世界各国による観光振興の努力の表れだと私は考える。その努力が最もうかがえる分野は人の移動の障壁への対応ではないかとも考えている。

中心となるのは査証、ビザであるが、これに関連する規制などの制度的なものの緩和や除去が大きいと考える。今回の議論は、この分野の世界的な実態とともに、北東アジア観光圏の状況を深掘りしていきたい。なお、本論では北東アジア観光圏として日本、中国、韓国、北朝鮮、モンゴル、ロシアを対象としており、国連の世界観光機関 (UNWTO) が発表している統計とやや異なっている。

2017年の世界の国際観光客数は前年より8600万人増加し、13.2億人を記録し、前年比6.9%増となった。2018年1月～9月までが最新の情報であるが、前年同期比5%増で、2009年のリーマンショックの影響で減少した時点の翌年から数え、9年連続での増加となることが確実である (図1)。一方、地域別シェアをみると、依然として欧州が半数程度を占めているが、過去10年間は減少傾向である。アジア太平洋は5%ほど伸び、2017年は24.5%まで拡大している。この成長の中心的な牽引者は、北東アジアと東南アジアである。

図1 世界の観光動向



国際観光が世界的に盛んになった理由について、5つの要因が研究者により指摘されている。1つ目は経済発展と安定の度合い、2つ目は外国旅行の制限緩和あるいは自由化の度合い、3つ目にツーリズム関連のインフラ整備の度合い、4つ目はディスプレイーションがどれだけ開発されているか、5つ目はプロモーション活動の開発である。私が考えるところ、近年最も大きく、そして急速に効果を発揮している要因は、2つ目の海外旅行の制限緩和、自由化である。これは人の移動の障壁の中でも制度的なものであり、近年北東アジア観光圏の動態に最も顕著なものである。

現状、人の移動の制度的障壁に対する対応は現状のように運用されているだろうか。国際的な交流を進展させるうえで、査証免除の状態が理想的であるが、国益、すなわち国家の治安や安全を守ることも重

要であり、査証免除を安易に導入すべきでないという議論の根拠となっている。現在、観光先進国と称される国々では国益を守りつつ、様々な政策を採用している。これらは、査証関連とその他制度に大別される。リピーター化や旅行申し込みの簡素化など、旅行者の実態に合わせて規制緩和しているので、それらを紹介したい。

ノービザと言われているものとして、通常観光目的に適用される査証免除がある。特定地域のみを無査証とする形式もあり、例えば韓国政府による中国人に対する済州島の例がある。また特定のマーケット、例えば学生やクルーズ船入国客への無査証もある。ノービザ制は本来双方向で、すなわち両方の国で行う免除であるが、一方が緊急的な観光客誘致のために実施する場合もある。また、査証免除のトランジットというものもある。有効期間内、例えば72時

間や144時間以内に他国へと通過できる場合はノービザとなる制度である。

次に、査証取得が必須である形態でも、マルチビザ（数次査証）というものがある。入国査証は、指定して申請しない限り1回のみ入国可能であるが、マルチビザというのは一定期間内であれば何回も入国できるというものである。また電子渡航許可制度、これはエスタとカイータス、Eビザ、電子ビザと呼ばれるものに相当する。この方法は、極めて短時間で入国許可を得ることができる。そのほか、長期滞在対象の年齢限定ビザ、シニア層のロングステイ等を推進するためにマレーシアなどが実施している、マレーシアマイセカンドホームビザ、といったものもある。ワーキングホリデービザという制度もあり、普通は観光目的の場合、就業などの報酬を得る活動は不可能であるが、青少年に限り旅行費用を賄うために一定の条件で就労を認めるという制度である。これは働きながら自由に滞在できる国際協定に基づくものである。査証の現地取得（ビザ・オン・アライバル）という方法もあり、相手国の空港到着時に査証を申請し取得する制度である。

それ以外にも、査証関連以外に空港のCIQ手続きの簡素化や、旅行をしやすくする制度的障壁の除去も考えられる。前者については出入国手続だけでなく、税関や検疫でも、旅行客検査のスムーズな通過が工夫される必要がある。後者については、各種税金、空港税、施設使用料などの高騰化を防ぎ、低廉化させるのも工夫の1つだと考える。

次に、北東アジア観光圏における障壁と観光発展について、制度的な障壁とそれへの対策、ならびに当該観光圏の国際観光の実態を見ていきたい。こうした内容についてまとめられたレポートが発表されている。図2は、旅行・観光競争力レポートとして世界経済フォーラムが2007年以来発表しているランキングである。人の移動の障壁に対してどのように対策を立てているかを指標化して、観光競争力を評価したものである。北東アジア観光圏の国々は残念ながら上位にはランクされておらず、日本が上位にある程度である。

このレポートの指標の中身をみると、北東アジア観光圏の国々のポジションは、例

図2 国際競争力ランキング



出所：旅行・観光競争力レポート WIKIPEDIA

えば国際的な開放度では、ビザ免除度で韓国を除いてかなり低順位である。それから航空協定の開放度では日本や韓国は進んでいるが、ロシア、中国、モンゴルは遅れている。観光政策に対する政府の優先性は、外国の旅行会社などの企業が事業を起こす時の時間、コストなどを物差しとしており、これは世界標準よりも障壁が高く、観光発展の妨げになっていることを示している。

次に、ビザ関連の実態を北東アジア観光圏で評価していく。近年、活発な動きを見せるのは韓国で、ノービザを積極的に導入している。日韓間では早くから実施し、中国人に対しては済州島無査証を早くから取り入れ、その実績を誇っている。また、ロシア人に対して最近無査証制を導入した影響で、近頃の韓国にはロシア人旅行者が多く訪れている。

中国政府は、日中間の危機打開を目的として、かなり以前に日本人に対してノービザ制を導入している。最近、北京空港などの所定の空港や港に到着する旅行者に対して、出国のための航空券を所持する場合、144時間（6日間）のビザなし滞在を許可している。

ロシア政府は韓国人にノービザ制を採用しているが、中国人に対しては、ある条件下の団体旅行に対して無査証としている。

日本政府はロシア人の日本への渡航に対して2017年から数次ビザを発給している。

このように北東アジア観光圏においては

それぞれの特性に合った、人の移動の障壁の除去に努力している。当該観光圏においてノービザ制の導入に関しては性急な決断はしない方が得策ではないかと考える。それよりも柔軟なビザ取得制度が効果を発揮するのではないかと考える。例えばビザ発給のオンライン化、数次ビザ、それから査証の現地取得などを通じて、推進する必要があると強く主張したい。

一方、学生等の教育旅行対象、若者ワーキングホリデー層など青少年向け、シニア層のロングステイなどについては、北東アジア各国は現段階以上に推進すべきである。

このような制度の採用により、北東アジア観光圏の周遊型ツアー、国境ツアーなどを開発し、交流を活性化させることが可能である。また現地到着後、現地参加型で複数地域を巡る旅行形態を積極的に推進させることもできる。当該観光圏でこの種の旅行が盛んに開発され、世界の観光客の関心を引けば、旅行者が増加すると確信している。

最後にこのように伸び行く北東アジア観光圏の観光が、最近直面している懸念を述べたい。ビザ緩和やビザ免除、そしてローコストキャリア（LCC）などの進出で発展傾向にある観光に対してブレーキをかけているものがある。1つは、韓国の高高度防衛ミサイル（THAAD）配備に対して中国政府が韓国への渡航制限を設けたことで、その結果、北東アジア全体の伸び率

も鈍化傾向にある。この韓国をめぐる話に限らず、人の自由な移動に対して政治的な介入は避けなければならない。

もう1つは、北東アジア観光圏で各種税金の高騰化、空港税、それから施設使用料、ホテル税が見られる。例えば日本では

2019年1月から国際観光旅客税、いわゆる出国税が実施されたがその悪影響が懸念される。これらの諸税の高騰化は極力避ける必要がある。

総括すると、国際観光を通し、経済の活性化を求めるとともに国家の利益を守る

ことは重要である。このような中で無査証制に固執することなく、柔軟な工夫を講ずるべきであると考え。EUやアセアンと比較し、北東アジア観光圏はビザ免除以外の方法でとるべき手段がまだまだあると考える。