

公開講演会記録

中国をめぐる最近の物流動向
“一带一路”を中心に

前国土館大学教授 小島末夫



ただ今ご紹介にあずかりました小島と申します。本日はこのような席にお招き下さりお話しする機会を与えていただき、改めて感謝申し上げます。

先ほど司会の方からも触れていただいたように、私はさる3月末を以て国土館大学21世紀アジア学部を定年退職いたしました。それを一つの契機にこれまで15年間にわたる大学での研究成果として、人生初の単著となる『世界の物流を変える中国の挑戦』を上梓した次第です。一度手に取って実際に内容をご覧いただければ幸いです。

そこで、本日はこの本をベースに「中国をめぐる最近の物流動向」と題し、なかでも今や世間でも広く話題となっている“一带一路”を中心にお話させていた

だきたく存じます。

はじめに

今日では、「物流は産業及び生活の血液である」と謳われるように、その役割がますます重要性を増してきております。しかしながら、実を申しますと、中国ではその物流（物的流通）という言葉が登場したのはそれほど古い話ではありません。事実、現行の改革開放路線へと新しく転換された1978年末の中国共産党第11期三中全会の時点はおろか、それ以降も暫くは「物流」なる単語は存在しておりませんでした。あるのは単にモノを運ぶとの意味から「輸送」という言葉が、長らく使われてきたのです。

それでは一体、中国においていつ頃からこの「物流」の概念が普通に広く受け入れられるようになったのでしょうか。

中国では、商業部が1992年に初めて公式文書で「物流」という言葉を使用したとされ、翌1993年に商業部と物資部が統合し国内貿易部が新設された際にも、同様にその言葉が改めて使われていることが分かります。とはいえ、まだ計画経済時代の名残もあって、それが一般の間にも十分浸透するようになったのは、やはり21世紀に入ってからのことだと言えます。

そうした中国における物流の現況について、以下では、陸運・海運・空運の各視点から今や物流と密接な関係にある“一带一路”を軸にしてご説明したいと

思います。

1. 広域経済圏 “一带一路” 構想の概要

本日ご出席の皆様方は中国のご専門家ばかりとお見受けしますが、おさらいも兼ねてその “一带一路” の概要からまず話を進めさせていただきます。

現代版陸と海のシルクロードとも呼ばれるこの “一带一路” 構想は、中国（アジア・中東）欧州を結ぶ新たな広域経済圏構想でもあり、「陸のシルクロード経済ベルト」（「一帯、One Belt」と「海の21世紀海上シルクロード」（「一路、One Road）」の2つから構成されています。これらのうち、前者は2013年9月、習近平主席がカザフスタンの首都アスタナにある同国の大統領名を冠したナザルバエフ大学での講演時に、また後者は2013年10月、習近平主席がインドネシア・ジャカルタの国会での演説時に、それぞれ初めて提唱したものです。この “一带一路” の経済規模に関して述べると、それは沿線上の合計65か国をカバーしていると言われ、総人口で世界全体の6割強を占める44億人を数え、GDP総額では同3割弱に当たる21兆ドルにも上っています。

同構想の政策背景が具体的に示された

ものとしては、2015年3月に中国国家発展改革委員会・外交部・商務部が連名で発表した文書があります。「“一带一路” の共同創設を推進するためのビジョンと行動」がそれです。そこには国際協力分野として、①政策協調、②貿易・投資の円滑化、③資金協力、④民心の疎通と並んで、⑤インフラ整備の連結性が併せて掲げられています。特に⑤では、国際的な輸送メカニズムの構築、とりわけ交通輸送ネットワークの確立に言及がなされているのです。

さらに最近の動きとしては、皆様もまだご記憶に新しいのではないかと思います。が、本年5月中旬に北京で初の “一带一路” 国際協力サミット・フォーラムが開催されました。世界の日米両国を含む約130か国、70以上の国際機関（国連、世銀、IMF等）が各代表団を派遣し、イタリア・ロシア・インドネシアなど29か国の首脳（総理・大統領級）を含め1500名以上が参加するなど、改めて “一带一路” に対する関心の高さをまさに内外に見せつける形となったのです。最後には、向こう5年間で最大1500億ドル（約17兆円）を投資していく方針であることが確認され、次の会合は2年後に開くことも決められたのでした。

2. 陸路（鉄道）輸送—欧州との陸路をつなぐ鉄道網の延伸

中国及び極東地区と欧州間の第3のルートとして、いま一段と注目を集めているのが国際定期鉄道コンテナ貨物路線です。当該路線は全体的には貨物量がまだ少ないものの、ユーラシア大陸を陸路で横断し、中国と欧州を結ぶこの鉄道貨物の輸



送量は大幅に増大しています。

中国鉄路総公司のデータによりますと、2016年の年間実績では何と前年比2・1倍増の計1702便(列車ベース)が運行されたことです。その内訳は、中国発欧州向けの往行が1130便で、欧州発中国向けの復行が572便となっています。つまり、中国発が全体の半分以上を大きく上回る66%も占めてかなり一方通行になっていることが分かります。しかも、仕向け先を細かく見てみると、中国各地からドイツ向けの便数が1034便と全体の実に約6割にも達していることが大きな特徴です。これは、中国から送られる品物が一旦ドイツに搬送されたのち、同国内または同国経由で欧州各国へと運ばれていることを示しています。

この中国↗欧州間貨物鉄道が初めて開通したのは2011年3月のことです。同年の実績便数はわずか17便であり、全て中国発欧州向けのアウトバウンドでした。つまり、2016年までの5年間に実に100倍と激増した勘定になります。中国発の国際鉄道直通列車は、同国で4番目の直轄市になった重慶(今年は丁度昇格して20年)からドイツのデュイスブルク向けのブロックトレインです。それは通常「渝新欧」(渝は重慶の別称)と

呼ばれ、重慶より新疆ウイグル自治区の阿拉山口を経由し、カザフスタン↗ロシア西部↗ベラルーシ↗ポーランド↗ドイツに至る全長1万1381km、16日間で直送するルートです。輸送される主な品目としては、ノートパソコン(主に米国HP社製)、自動車部品、機械部品などの貨物が挙げられます。

その後、2015年末までに中国の内陸都市を中心に「漢新欧」(武漢↗新疆↗欧州↗チェコ↗ドイツ↗ハンブルク)、「蓉欧快速」(成都↗欧州↗ポーランド↗ウッジ)、「鄭新欧」(鄭州↗新疆↗欧州↗ドイツ↗ハンブルク)、「蘇新欧」(蘇州↗新疆↗欧州↗ポーランド↗ワルシャワ)、「義新欧」(義烏↗新疆↗欧州↗スペイン↗マドリッド)等々、中国内の16都市から20路線が新たに次々と誕生しました。そのうち特に「義新欧」に関しては、中国からスペインまでの全長1万3052kmを21日間で輸送するルートで、鉄道輸送としては世界最長のものです。さらに本年1月には、英仏海峡トンネルを経由して英国・ロンドンにまで到達できるようになりました。

こうした中で中国の国家発展改革委員会は2016年10月、中欧鉄道の向こう5年間にわたる中期計画として、「中欧班

列建設発展計画(2016年↗20年)」を公表しました。同内容の主なもの、まず従来のようにバラバラ感のあった名称を統一し、今後は中国語表記では全て「中欧班列」を用い、英文表記では「China Railway Express」とすること。また、内モンゴル自治区の滿州里とエレンホトを経由する「東」・「中央」ルートおよび新疆ウイグル自治区の阿拉山口とホルゴスを経由する「西」ルートの3本のルートで運行すること。さらに、2020年には中国↗欧州間の鉄道運行便の輸送本数を年間5000便(すなわち、現在の約3倍に増加)にまで増やすこと、などです。

なお、このような中欧鉄道コンテナ貨物輸送には、今やDHL、UPSといった欧米系インテグレーターのほか、ケリーロジスティクスやドイツのキューネ&ナール(KN)など外国の大手物流企業も新規参入しているところ です。

3. 海上輸送―海運業界の再編と海外港湾への進出

中国の対外貿易では、海上輸送が7割近いシェアを占めて主要な輸送手段(モード)となっています。しかも、アジア地域から欧米諸国へ出荷される海上貨物の

うち、今日では中国が約7割ものシェアを占めるまでに至っているのです。

こうして中国の対外貿易が、特に2001年末のWTO加盟以降、これまでほぼ増加の一途を辿りながら遂に世界第1位へと上り詰める中で（但し、2016年は米国が4年ぶりに首位）、中国発着の海上荷動きも活発化するような傾向にあります。それと並行して、中国における貨物・コンテナ取扱量の拡大が顕著に見られます。

具体的には例えば、中国の港湾別にコンテナ取扱量を比較してみると、世界ランキングのトップ10（2015年実績）には第1位の上海港から第10位の天津港まで香港港を含めれば実に7港もランクインしているような状況にあります。いずれも年間のコンテナ取扱量が1000万TEU（20フィートコンテナ換算）の大台に乗っていて、中でも上海港は3654万TEU（2016年は3713万TEU）と第2位のシンガポール港3092万TEUをはじめ他港に比べ突出しており、2010年以来7年連続で世界一の座を守っています。まさに上海港の伸張ぶりには目を見張るものがあります。ちなみに、日本で一番取扱量が多い東京港でさえ約430万TEU（世界30位圏

外）に留まっており、下位に低迷したままの状態が続いています。

他方、中国政府が2014年9月に建国以来初となる海運業に関する国家戦略を発表したのを受け、近年では海運業界でも政府主導による国有企業の合併や再編の動きが加速しています。実際、更なる国際競争力の強化を求めて、大型国有企業同士の「強強連合」に基づく合併・再編が目立っており、世界中から注目を集めているのです。

まず2015年12月、保有船隊規模で中国第3位かつ中国最大のコンテナターミナル・オペレーターを傘下に擁する中国招商局集団（China Merchants Group、1872年創立。本社は香港）が、同4位の中外運長航（シノトランス）を子会社化することで、中国国務院から最終認可が下りました。

次いで、同年12月にはまた、中国の2大国有海運企業であった中国遠洋運輸集団（COSCO）と中国海運集団（China Shipping）が合併する件でも国務院が承認を与え、翌2016年2月に至り両社の合併が成立しました。ここに特大型中央企業で海運業界の中核的な存在でもある中国遠洋海運集团有限公司（China COSCO Shipping Corp. Ltd.

2016年創立。以下、COSCO SHIPPING。本社は上海）が正式に発足することとなったのです。今ではもはや世界でも類例のない一大総合海運企業集団へと浮上しています。

そうした動きの中で、世界のコンテナ船社によるアライアンス（共同運航）は、本年4月より従前の4大体制から次の3大体制に再編されるようになりました。

- 2M：マースクライン（デンマーク）、MSC（スイス）、現代商船（韓国）
- Ocean Alliance：CMA—CGM（仏）、COSCO SHIPPING（中）、エバーグリーン（台）、OOCL（香）
- THE Alliance：ハパックスロイド（独）、陽明海運（台）、ONE（邦船3社、日本郵船、商船三井、川崎汽船）

別表でご覧いただくとお分かりのように、世界の定期コンテナ船社トップ10のほとんどがカバーされ加盟していることが理解されます。いずれもアライアンス再編や事業統合・合併連衡などをテコに、生き残りをかけようとするコンテナ船各社の強い姿勢がうかがわれるのではないかと思います。

これらのうち、立ち上げが割と早く決

別表 世界の定期コンテナ船社トップ10の輸送力とシェア

順位	船社名	2015年末		2016年末		2017年7月10日現在
		船隊規模(隻)	万TEU	万TEU	シェア(%)	シェア(%)
1	マースクライン(デン)	585	299.6	328.1	15.9	16.4
2	MSC(スイス)	487	267.9	284.7	13.8	14.7
3	CMA-CGM(仏)	462	182.1	213.7	10.3	11.2
4	COSCO SHIPPING(中)	294	155.6	161.7	7.8	8.4
5	エバーグリーン(台)	192	93.2	99.3	4.8	5.0
6	ハパックロイド(独)	172	93.0	96.6	4.7	7.2
7	ハンブルク・シュド(独)	134	64.6	60.6	2.9	2.7
8	OOCL(香)	104	56.2	57.6	2.8	3.2
9	陽明海運(台)	99	53.1	57.0	2.8	2.8
10	UASC(クウェート)	57	51.3	52.5	2.5	-
11	日本郵船(NYK)	97	49.6	51.9	2.5	2.6
12	商船三井(MOL)	95	55.4	49.5	2.4	2.6
15	川崎汽船(KLINE)	66	38.0	35.1	1.7	1.7

(出所) 仏アルファライナー社の資料を基に筆者作成

定されたのが、新アライアンスのOcean Alliance だ。先に紹介したような中国の有力海運企業同士の合併に加えて、韓国一の韓進海運の経営破綻などが直接の引き金になったと言われます。さらに本年7月には、中国のCOSCO SHIPPINGが香港の同業で世界7位のOOCLを買収すると発表しました。これが実現しますと、市場シェアで世界第3位の巨大海運会社が生まれる見通しです。

このように中国の海運・港湾各社は、上記の「一带一路」構想がより具現化されるにつれて、主にアジア・欧州・アフリカ地域などの同沿線国港湾を旨指して海外進出を急速に拡大させつつあります。ここでは、その一つの事例としてCOSCO SHIPPINGを取り上げお話し上げたいと思います。

これまで合併前のCOSCOは、1963年6月にエジプトの地中海に面したポートサイド港に代表処を設置してきました。その海外事業を積極的に推進してきました。同グループ傘下の中遠太平洋有限公司(合併後の2016年7月に中遠海運港口有限公司と改名)が、従来は世界各地のコンテナ埠頭運営会社などに出資を行う形で次々と海外事業の展開を図ってきたのです。

COSCO SHIPPINGが公表した2016年度報告(年報)を見ますと、2016年12月31日現在、同グループが参画している海外コンテナ埠頭の総数は9か国10港湾の合計51ベースに達し、設計上の年間処理能力は3030万TEUにも及んでいます。これは、同グループ全体の総処理能力のうち概ね3分の1に相当するものです。そうした海外進出の中で最も注目されたのは、中遠太平洋(香港上場)が2008年11月にギリシャ最大のピレウス港のコンテナ埠頭(第2、3埠頭)を向こう35年という長期間にわたり独占使用する権益を取得したことでした。中国企業が海外港湾の運営権を獲得する初めてのケースだったからにはかなりません。

4. 航空輸送―沿線各国と航空協定の締結や新規路線の開設

「一带一路」は冒頭でも述べましたように、陸と海のシルクロードとも呼ばれていることから、空の分野とはあまり関係がないのではないかとお考えになるかもしれません。しかしながら、以下でお示しするように実際は必ずしもそうではないのです。

事実、中国は沿線各国との間で航空協定の締結を相次いで行っており、合計43か国と新規路線（エアリンク）を開設しています。もう少し具体的にお話しすると、中国の国内航空会社は輸送円滑化を図るため新たに70路線を開く計画だとされます。その一方で、外国の航空会社については、沿線ルートに沿った10か国の都市と中国の各都市を連結すべく35本の国際線を開設する予定であると伝えられます。

ところで、航空貨物輸送は海上輸送と同様、今やアジア地域を中心に展開されていることから、その基点となる空港におきましても同地域が中心となっています。とりわけ、世界の空港別航空貨物取扱量では2016年の場合、第1位が香港国際空港（チェクラップコク空港）で462万トン、次いで第2位はフェデックスにおける総本山の拠点空港・メンフィス空港で432万トン、第3位は上海の浦東国際空港で344万トンと続いております。このうち香港国際空港は2010年以降、一貫して世界最大の貨物取扱空港としての地位を維持してきています。

ここで特に注目いただきたいのは、国際ハブ空港を目指している上海・浦東空港の動きです。同空港は、中国が建国

50周年を迎えた1999年10月に開港されました。同空港は開港以来、欧米系インテグレーターを含む外国の航空会社にとって中国市場への参入を果たすうえでの重要な橋頭堡であったわけです。そのため、まずUPS（米）が欧米系インテグレーターの中では初めて同空港に国際ハブを構築（2008年12月）し、その4年後の2012年6月には今度はDHL（独）が北アジアハブを開設いたしました。そしてフェデックスはと言えば、中国広州の白雲国際空港におけるアジア太平洋地区ハブ（2009年2月）に加えて、新たに米国以外で最大となる施設「上海インターナショナル・エクスプレス・アンド・カーゴハブ」を整備し、本年12月までには稼働予定とされています。こうしてみますと、浦東空港には欧米系3大インテグレーターがまさに勢揃いする運びとなり、世界でも他に全く例のない稀有なケースで、内外の競争が一段と激しさを増していくことが予想されているところなのです。

さらに中国では、個人消費の「ネットシフト」が急速に進んだ結果、電子商取引（eコマース・EC）の急拡大に伴って、同関連商品の輸配送需要が国内エクスプレスのみならず、越境ECなど国際エ

クスプレス部門でも急増する傾向にあります。そうして中国内外にわたり「快通」（速達宅配。国内・国際エクスプレス）業務の取扱量が、著しく増加しているのです。中国は2014年の時点で既に米国を追い越し、世界最大のエクスプレス市場（但し、業務量のみ）となりました。

こうした中で、中国国内の一部の大手宅配事業者は、同業他社との差別化を念頭に入れつつ物流サービスの高付加価値化を図るため、航空貨物分野にも新規に参入しようとする動きが高まってきています。これは、自社によるフレイター

（貨物専用機）の保有やハブ空港の運営などで他社との違いをアピールしようとするのが背景にあります。具体例を挙げますと、まず中国郵政（EMS）は江蘇省の南京空港をハブとし、上海・武漢を補助として、2006年より国際路線にも進出（台北、ソウル、大阪など）しており、貨物機を既に26機保有していると言われます。次に宅配最大手の民営企業・順豊速運（SF E. 本社は深圳）は、湖北省の省都武漢に近い鄂州をハブとし、41機（うちB757-200Fが17機、B737-300Fが14機）の貨物機を目下保有しています。また圓通速通は浙江省の省都杭州を基地として5機の貨物

機を保有していると伝えられます。例えば、我が国の日本貨物航空の13機、ANAカーゴの12機などと比較しましても、決して遜色ないことが分かるのではないのでしょうか。

これらのうち特に順豊速運（1993年創立）についてももう少し詳細に紹介しますと、2009年末に航空輸送分野に初参入して以来、保有する貨物機の数を着々と増やしてきており、ボーイング社との新たな購入契約により2020年までに100機体制に伸ばすとの野心的な計画さえ立てています。と同時に、今年からは上記の鄂州市に自社専用の「湖北国際物流ハブ空港」の建設に着手しており、2020年の運用開始を目指し中国版インテグレーターとして総合大手物流事業者への変身が目標とされています。また直近の動きでは、本年5月に米国UPSとの間で合弁会社を設立して国際エクスプレス事業での協業を図っていくことが発表されました。両社共同の取り組みによる新しい物流サービスに関しては、当初はその対象を中国発米国向けの路線で展開するものの、将来的には他の国々や地域にも順次広げていく方針であると言われます。いずれにしましても他に与える影響が大きいだけに、成り行きが極

めて注目されるところであり、その動向からは目が離せません。

5. さらになる成長への課題—まとめに代えて

本日は中国をめぐる最近の物流状況について、主に「一带一路」の視点から陸海空の3分野に分けお話し上げてまいりました。それらを踏まえつつ最後になります。中国における今後の物流問題に関してここでは次の3点に絞り指摘すること、まとめに代えさせていただきます。

まず第1の点は、中国の物流業界は全体として見ると、依然として物流施設や物流システムの運営ノウハウがまだ不足していることです。だが、これは逆から考えますと、日本企業にとってビジネス・チャンスでもあることを銘記しておく必要があります。

次に第2の点は、「一带一路」に関する数多くのプロジェクトが、ともすれば政治的思惑が先行して採算を度外視するよう、しかも市場ニーズを無視したものが見られることです。所謂「メンツ事業」ともささやかれる諸計画に、より注力していることがその証左として挙げら

れます。

そして第3の点は、上述した中国と欧州を結ぶ国際鉄道コンテナ貨物列車である「中欧班列」のほとんどの路線が、まさに補助金漬けの赤字路線だということです。つまり、当該路線が大幅に増加しているとはいえ、現状では少なくとも中国（地方）政府の補助金があつてこそ、初めて成り立つような代物ばかりなのです。ここにそれらが「ゾンビ鉄道」とも揶揄される所以があります。

（2017年7月27日・公開フォーラム）

筆者略歴（こじま すえお）

1946名古屋生まれ、早稲田大学卒、JETROへ、香港大学留学、JETRO北京所長を経て、2002国土館大学、21世紀アジア学部教授・大学院グローバルアジア研究科教授。

著書『海外進出する中国経済』共著、日本評論社2008、『日中関係史1972―2012 II 経済』共著、東京大学出版会2012、『中国がつくる国際秩序』共著、ミネルヴァ書房2013、『アジアの航空貨物輸送と空港』共著、アジア経済研究所2017、『世界の物流を変える中国の挑戦』創土社2017。