

東南アジア諸国連合（ASEAN）
メコン地域における鉄道貨物輸送
拡大についての考察

神奈川大学 経済学部 非常勤講師
同上 アジア研究センター客員研究員

魚住 和宏

0. はじめに

ASEAN のメコン地域とは東からベトナム、カンボジア、ラオス、タイ、ミャンマーの5カ国で、これらは中国の雲南省、広西チワン自治区と大メコン圏（Greater Mekong Sub-Regions: GMS）という一大経済圏を形成している。ベトナムの首都ハノイと広西チワン自治区の中心都市南寧とは高速道路や鉄道で結ばれ製造業における国際間分業も行なわれているが、ラオス・中国間は山岳地帯で難工事が予想された為、鉄道の建設計画はあったもののラオス側の資金面での問題もあり、なかなか実現には至らなかった。しかし、ラオスの首都ビエンチャンと中国雲南省の昆明を結ぶラオス・中国鉄道（Laos・China Railway: LCR）が2016年に着工、コロナ禍に見舞われたものの2020年末には完成、2021年12月には開業し、中国・ラオス間の国際貨物輸送が開始された。これによってラオスと中国を結ぶだけでなく既存のタイ国鉄と接続することにより、タイからラオス経由で中国を結ぶことが可能になった。更には2023年7月からLCRから昆明を経由して重慶に運び、そこから中国・欧州鉄道（中欧班列）に接続し、欧州まで輸送する鉄道一貫輸送サービスが日系の大手国際物流事業者（フォワーダー）である郵船ロジスティクス社によって開始された。一方、同社は、ほぼ時を同じくしてベトナムのハノイから南寧、昆明、重慶等をつなぐベトナム・中国鉄道（中越班列）と重慶で中欧班列に接続し、欧州まで輸送する鉄道一貫輸送サービスも開始し、イスラエル・パレスチナ戦争の影響でアジア・欧州間の海上輸送でスエズ運河の航行が制限され、輸送リードタイムが大幅に延長されている中で海上輸送、航空輸送に並ぶ第三の輸送手段として俄然注目されるようになった。本稿ではLCRとそれを活用したラオスやタイと欧州を結ぶ鉄道一貫輸送及びベトナム・欧州間の鉄道一貫輸送、更に最近開始されたメコン地域と中国とを結ぶ新たな国際間鉄道輸送を紹介し、今後のメコン地域における鉄道輸送の発展の可能性について考察する。

I. LCR 及びラオス・欧州間鉄道一貫輸送（LCR+中欧班列）

1. LCR の概要

LCR は、ラオスの首都ビエンチャンと中国雲南省の昆明との間、約 1,000 km を結ぶ高速鉄道である。（図 1、写真 1, 2 参照）

昆明から中国側国境のモーハンまでの鉄道は以前より存在し、ビエンチャンからラオス側国境のポーテンまでの 426 km が 2016 年末に着工し、2020 年末に完成した区間である。約一年間の試運転及び訓練期間を経て、2021 年 12 月からまずビエンチャンから昆明までの国際一貫貨物輸送が開始され、2022 年 4 月よりビエンチャン・ポーテン間の旅客輸送、2023 年 4 月から旅客の国際一貫輸送が開始され、LCR の全ての機能が動き出した。

筆者は、ASEAN のロジスティクスを専門とする立場から 2016 年の工事開始から LCR について高い関心を持ち、2017 年 3 月にも現地を訪問し、工事開始間もないタナレーンドライポートを視察し、日本貿易振興機構（JETRO）ビエンチャン事務所と意見交換を行う等した。筆者が目目していた点は下記の 3 点である。

- 1) ラオス側は、急峻な山岳地帯を通過する為、トンネル 75 本（198 km）橋梁 167 本（62 km）を建設する未曾有の難工事であることから、まず、実現出来るのか、約 5 年という工期通り

図 1. LCR の運行区間



出典：JETRO ビエンチャン事務所提供資料より引用

写真 1. LCR の貨物列車



写真出所：筆者がルアンパバーン駅にて撮影

写真 2. LCR の高速旅客列車



写真出所：筆者がポーテン駅にて撮影

の開業は可能なのかということ。

- 2) 想定最高時速は、旅客が 160 km、貨物は 120 km と高速走行を前提としていること。旅客の 160 km はともかく貨物の 120 km は速い。日本の JR 貨物も諸外国に比べかなり高速で走行するがせいぜい 100 km である。
- 3) 建設総額は、約 59 億ドルで中国側が 70%、ラオス側が 30% を出資するが、ラオス側の負担の約 18 億ドルは、全額を中国輸出入銀行からの借り入れでまかない、名目 GDP 140 億ドル程度（2017 年当時）のラオスにとっては大きな負担であること。

筆者自身も少なくともオンスケジュールでの実現性には懸念があったし、また、日本の関係者の間では実現性そのものへの「否定的」な見方も少なくなかった。しかし、筆者は、中国政府は「一帯一路」構想の中で中国南部と ASEAN のメコン地域とのアクセス向上は重要視しており、何が何でも実現させるだろうと考えていた。一方で海に面していない内陸国であるラオスにとって、中国

との貿易の拡大、観光客の誘致などの観点から「債務の罫」の懸念はあるものの LCR は不可欠のものと思われた。

いずれにせよ 2020 年から 2022 年頃まではコロナ禍にあったにもかかわらず、LCR の工事はほぼ予定通りの工期で完了し、開業にこぎ着けたことと、工事費が当初の見積もりを大きく上回ることは無かったということは称賛に値することと思われる。

そこで永年注目してきた LCR の利用実態や、今後の発展性等の研究の為、2024 年三月末に現地へ赴き実際に LCR の高速旅客列車に乗車し、関連物流施設を視察した。この視察は、訪問先の選定や面談の設定等で、郵船ロジスティクスラオス社の多大なご協力を頂き、また、神奈川大学アジア研究センターから旅費の一部を補助して頂き実現した。

訪問先は下記の通りである。

- ① 郵船ロジスティクスラオス社（YL ラオス）本社及びタナレーン通関オフィス
- ② タナレーンドライポート
- ③ ビエンチャン南貨物駅
- ④ ボーテン物流施設（国境ゲート、通関施設、インランドコンテナデポ（IDC）
- ⑤ ルアンバパーン駅及び周辺施設
- ⑥ ビエンチャン Vita Park 工業団地内エポック社（玩具メーカー）
- ⑦ JETRO ビエンチャン事務所

紙面の都合で全てはご紹介出来ないので LCR ラオス側の最重要物流拠点であるタナレーンドライポートを次節で紹介させて頂く。

2. タナレーンドライポート（Thanaleng Dry port: TDP）

タナレーンは地名でビエンチャン郊外の街の名前である。ドライポートは文字通り、「陸の港」であり、LCR、タイ国鉄（State Railway Thailand: SRT）、更に中国・ラオス間の越境輸送（クロスボーダー輸送）を行うトラック等も乗り入れ、通関手続や相互の積み替え作業等が行なわれる。海上コンテナの集積場所として日本にもあるインランドコンテナデポとは似て非なるものである。TDP は 2021 年 12 月にビエンチャンロジスティクスパーク内に完成、開業した。TDP のロケーションを図 2、全体レイアウトを図 3 に示す。

図 2 の下側に「タイ国鉄タナレーン駅」とあるが、ここから第 1 友好橋を通りタイ国内につながっている。タイの国境の町、ノンカイからタナレーンまでは LCR 開業前から旅客、貨物共に極めて限定的ではあるが営業しており、LCR 完成後、SRT が TDP まで延伸した。筆者が非常に興味を持っていたのは、LCR の線路幅は中国仕様の標準軌という 1,435 mm に対し、SRT の線路幅はメーターゲージと呼ばれる 1,000 mm であり、どのようにタイ発着のコンテナを積み替えているかであった。図 3 は TDP の全体レイアウトだが、税関や X 線検査装置、トラックの積み換え（主にタイのトラックからラオスのトラック）を行なう倉庫（Warehouse）等が機能的に配置されているのが分かる。右上にある「Transship Station LCR and SRT」というのが正に積み替えステーションである。この図の左から SRT の線路がここまで伸びてきて、逆にここから LCR の線路が右に向って敷設されている。ここでコンテナを持ち上げる大型のフォークリフトであるトップリフターという荷役用具で積み替えを行なう。（写真 3 参照）

図2. TDP のロケーション



出典：YL ラオス社提供資料

図3. TDP 全体レイアウト



出典：YL ラオス社提供資料

写真3. TDP トランスシップステーション



写真出所：2022.7.7 JETRO ビジネス短信

LCR 開業当時は積み替えステーションが無く、また、LCR のラオス側の起点がビエンチャン南駅だった為、タイから鉄道で TDP まで輸送してもビエンチャン南駅までの約 10 km をトラックで輸送する必要があったが、積み替えステーションの完成に伴い、LCR も TDP まで延伸され、SRT から LCR への積み替えが同じ場所で行えるようになった。これは画期的で、SRT と LCR の接続が劇的に改善されただけでなく、これによって SRT と同じメートルゲージを採用しているマレー鉄道（マレーシア国鉄）から SRT を経由して LCR に乗り入れるマレーシアから中国への一貫鉄道輸送サービスが可能になったのである。この事例も後程紹介する。

では、TDP を通過する貨物の属性に関するデータを紹介する。これは、YL ラオス社が TDP からヒアリングしたもので 2023 年 1-6 月の実績である。（カッコ内は構成比）総通過量が 12,150 コンテナ（個）に対し、中国発ラオス向けが、4,999 個（41%）、ラオス発中国向けが、2,219 個（18.3%）、タイ発ラオス向けが 734 個（6%）、中国発ラオス経由タイ向けが 2,072 個（17%）、タイ発ラオス経由中国行きが 2,126 個（18%）などである。ラオスは通過だけの中国・タイ間の輸送で全体の 35% までも占め、しかも北向き、南向きのバランスが良いのが大きな特徴で、これが、LCR が単に中国とラオスの為のものではなく、タイ、将来的にはミャンマーやカンボジアを含めた GMS、更にはマレーシアやシンガポールまで巻き込んだ国際輸送インフラ足りうる可能性を感じさせるものである。

3. LCR の運行状況

・旅客：特急列車は往復それぞれ1日5便、その内1便が昆明と結ぶ国際列車でビエンチャンとの間を9時間26分で結んでいる。その他に普通列車も運行されている。特急は14両連結で1等車は一両のみ。二等車に登場したが新幹線こだまの自由席といった雰囲気だった。最高時速は車内で163kmを表示していたが振動、騒音共に全く気にならなかった。チケットは、出発日の三日前から発売。旅行会社が一括して予約することもあり外国からの購入は困難。

・貨物：往復それぞれ1日10-15便、連結車両数は40から50両で需要に合わせて運行する。貨物のブッキングは3週間前でやや不便。ドレージは中国系物流会社を指定される。中国・ラオス両区間をシームレスに手配するにはラオスと中国の両国で広いネットワークを有する中国の大手物流会社を介して手配するのが、今のところ現実的な運用のようである。YLラオス社は、中国・ラオス間の輸送に関しては郵船ロジスティクス社（YLK社）の中国法人の鉄道輸送部門と連携して行なっているとのこと。

開通して2年余りとしては、十分に機能している。ただ、「中国第一」の運用になっており、日本企業にやさしいオペレーションになるにはまだ時間を要す、と感じた。

4. ラオス視察の感想

本視察を通じて最も驚いたのがラオス経済の疲弊振りである。インフレが前年比30%を超え、通貨キープも大暴落。対外債務は膨張し、対GDP比で125%にも達している。人々の生活は苦しく企業経営も非常に困難である。従って、隣国であり言語的なハードルも低いタイへの人材の流出が加速していてラオス国内の人手不足は深刻である。

LCRの利用状況は、期待通りだった。単線の為、ダイヤに制約はあるものの、定時運行が徹底されており、列車の車内も清潔だった。トンネルが多く景色はあまり見られないかと思ったら意外に気にならず車窓からの風景も楽しめた。LCRの貨物の方も北向きは果物等一次産品、南向きは工業製品や日用品に活用され、ラオスを通過し中国・タイ間の貨物にも活用されている。ただ、ブッキング等オペレーションは中国側が牛耳っており、ラオスの特に日系フォワーダーにとっては使い勝手は決して良くない。ラオス国内を走行する外国のトラックは、タイは通行不可、ベトナム車両も原則不可だが黙認、中国車両は30日まで通行可能。ラオス車両は、タイへは許可を持っていれば入れるが、中国、ベトナムには入れない。

陸上のクロスボーダー輸送は、活発にはなっているが、それに伴って運用面での課題も増えているように感じた。

5. LCR を活用した欧州向け鉄道一貫輸送

中東情勢の緊張が増す中、商船がスエズ運河を航行するのは当面、不可能な状態が続くと思われる。

アジアから欧州に海上輸送するには平常時であれば輸送リードタイムは30日から40日だが、約20日間も延びており定時運航率も著しく低下しており、30%程度と言われている。これは荷主企業にとっては悪夢である。輸送中の在庫である「オンレール在庫」が膨らむだけで無く、到着日が読みにくい為、輸入側は在庫を積み増さねばいけない。「オンレール在庫」とは、会計処理上は「未着品在庫」とも呼ばれ棚卸資産の一部である。更に製品や原材料の在庫も積み増すはずで関連する棚卸資産は大幅に増加しているはずである。

そこで、ビエンチャンからLCRを使い、昆明、重慶などを経由し、中欧班列につなぐ鉄道によ

る一貫輸送サービスがYL ラオス社によって2023年7月から開始された。この輸送リードタイムは30日程度である。ただ、ラオスから欧州に輸送する需要は少ないのでタイのバンコクから欧州に輸送する場合の、LCRと中欧班列を利用するパターン（タイからビエンチャンのTDPまではトレーラー輸送を使う複合一貫輸送）と海上輸送、航空輸送の比較を行なったのが表1である。

表1：タイ・欧州間貨物輸送 輸送形態別比較

輸送形態	(1) 複合一貫輸送 (鉄道+トラック)	(2) 海上	(3) 航空
From	タイ・バンコク	タイ・レムチャバン	タイ・バンコク
To	ドイツ・デュイスブルグ	オランダ・ロッテルダム	ベルギー・アムステルダム
運賃 (USD/40ft コンテナ)	USD 11,500*	USD 4,000*	USD 50,000*
概算リードタイム	約33-34日 (バンコク・ビエンチャン間含む)	約35日+約20日 (喜望峰経由)	2-3日
輸送モード	タイ⇄ラオス：トレーラー輸送 ラオス⇄ドイツ：鉄道（中国経由）	All Ocean	All Air

* 2024/9 末現在の概算

出典：2024.10.25 CRE フォーラム 郵船ロジスティクス社説明資料「ラオス・中国鉄道輸送サービス概況のご案内」に加筆し筆者作成

タイのバンコクエリアからLCR、中欧班列を使い欧州まで輸送する場合にはビエンチャン郊外のTDPまで鉄道かトレーラーで輸送する必要があり、一方でレムチャバン港はバンコクエリアから近い為、輸送リードタイム上の有利さは丁度、海上輸送が喜望峰周りで増加している分だけになるが、それでも輸送リードタイムが20日縮まることによる棚卸資産上のメリットは大きい。運賃水準が、海上だと40フィート（ft）コンテナ一基当たりUSD（米ドル）4,000に対し、鉄道を活用した複合一貫輸送だとUSD 11,000と運賃の差が大きいので貨物の価値やビジネスのボリュームにもよるが、運賃の増額分と棚卸資産の減少額を比べると棚卸資産の減少額の方が勝るケースは少なくないはずである。筆者の試算だと1コンテナ当たりの価値がUSD 60,000を超えると鉄道利用のメリットが海上輸送を上回る。

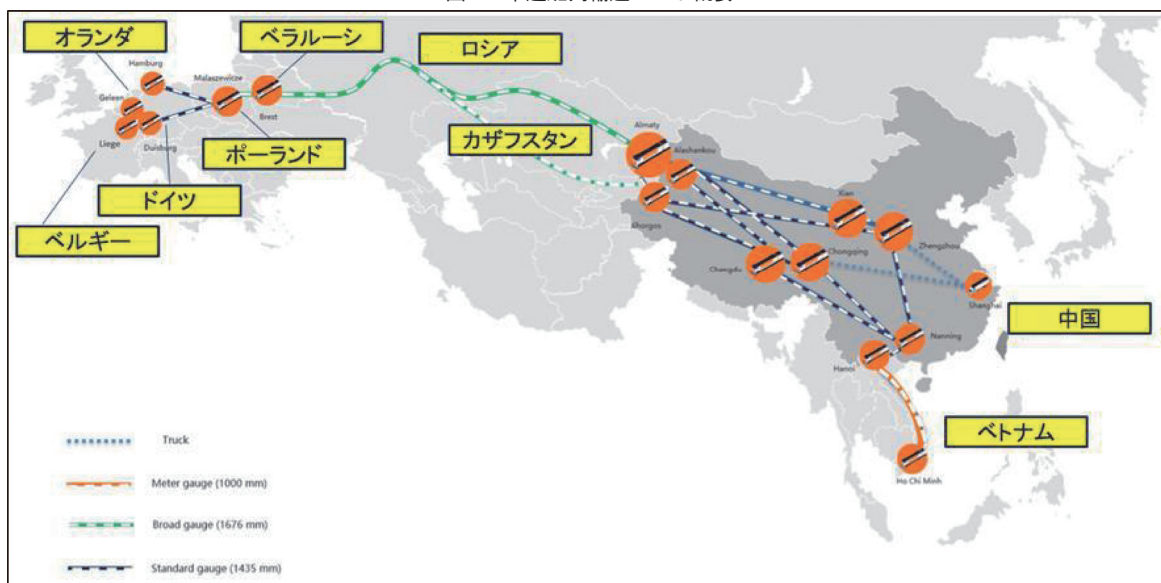
PL視点とキャッシュフロー視点の違いはあるが、意外に見落としている企業が多いのではないかと感じている。

II. ベトナム・欧州間鉄道輸送（中越班列+中欧班列）

1. YLK社のベトナム・欧州間一貫鉄道輸送サービスの概要

「中越班列」は、ベトナムのハノイから中国の重慶を結ぶ定期貨物列車で2017年に開通している。YLK社が2023年12月のイスラエル・パレスチナ紛争開始後、イスラム教フーシ派により、自動車船が拿捕され、コンテナ船が攻撃されるなどしてスエズ運河の航行が困難になったことを受けて検討を始め、ある大手日系製造業荷主とテスト輸送を繰り返し行なった上で2024年3月から本格的な商業運行を開始した。輸送ルートはベトナムのハノイから中国の重慶を通り、カザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツ等を経由し、更にその先のオランダ、ベルギーまで、コンテナの中身を詰め替えることなく輸送可能である。途中の中国の重慶と、ドイツのデュイスブルクにはYLK社の大型倉庫があり、スタッフも常駐している。ベトナム国内には、北部だけで3カ所の貨物ターミナルが存在しているが、YLK社は中越班列に関してはハノイ郊外のある

図 4. 中越班列輸送ルート概要



出典：2024.10.25 CRE フォーラム 郵船ロジスティクス社説明資料「第三の輸送手段・ベトナムと欧州を繋ぐ輸送サービス」より（ハノイ・ホーチミン間は検討中）

Dong Anh（ドンアン）ターミナルを使用している。ドンアンからベトナム側中国国境の Dong Dang（ドンダン）を通り、中国の南寧を経由し、重慶まで運びそこから中欧班列に接続する。

国際間鉄道貨物輸送で最も懸念されるのが、貨物が行方不明（ミッシング）になる、或いは盗難のリスクである。特に LCR や中越班列、更に中欧班列を使い欧州まで輸送するとなると多数の国々を通過する為、貨物のトラッキングは極めて重要である。そういった課題に対し、YLK 社は、独自のサービスとして、各コンテナへ GPS を標準搭載している。これにより荷主は、YLK 社から提供する URL にアクセスすることで、リアルタイムに荷物をトラッキングすることが可能である。また、海上コンテナ同様にコンテナシールを使用しており貨物の盗難防止の面でも安心なサービスを実現している。実際に、本サービス開始以降、貨物のミッシングや輸送中の盗難は発生していないと言う。

海上輸送では通常、コンテナの搬入期限が出発予定日（Estimated Time of Departure: ETD）の 3 から 4 日前に設定されるが、この中越班列の場合は ETD の 1 日前でよく、その分、輸送量の決定をギリギリまで引き延ばすことが出来る。これは荷主にとっては、短い輸送リードタイムと共に在庫管理上大きなメリットである。輸送形態別にリードタイムと運賃を比較したものが表 2 である。

これを見ると鉄道輸送の場合、輸送リードタイムは海上輸送の半分程度、日数にして 30 日弱短

表 2：ベトナム・欧州間貨物輸送 輸送形態別比較

輸送形態	(1) 鉄道輸送 (中越班列 + 中欧班列)	(2) 海上	(3) 航空
From	ハノイ	ハイフォン	ハノイ
To	ドイツ・デュイスブルグ	オランダ・ロッテルダム	ベルギー・アムステルダム
運賃 (USD/40 ft コンテナ)	USD 10,000*	USD 4,000*	USD 35,000*
概算リードタイム	25-29 日	約 55 日 (喜望峰経由)	5-6 日

* 2024/9 末現在の概算

出典：2024.10.25 CRE フォーラム 郵船ロジスティクス社説明資料「ラオス・中国鉄道輸送サービス概況のご案内」に加筆し筆者作成

くなり、運賃も USD 10,000 と先程のタイ・欧州間と比べると鉄道輸送のメリットが大きいことが分かる。

2. ベトナム・欧州間鉄道一貫輸送の課題

このベトナム・欧州間鉄道一貫輸送サービスは、既に大手の日系製造業荷主が本格的に活用しており他の企業からの引き合いも多いが、もちろん課題もある。それぞれの課題と YLK 社が実施している対応策は下記の通りである。

① 基本的にキャンセルできない

・キャンセルになった場合は、YLK 社は、極力別案件などで穴埋めを行い、キャンセル料を最小限に抑えられるよう努めている。

② 国境での税関検査に時間がかかることがある

・通常のサービスの他にエクスプレスサービスもあり、こちらを利用すれば、追加コストが発生するが税関検査時の国境での待機時間を短縮することが可能。

③ バンニング（貨物のコンテナへの積み込み）ルールが海上と比較して厳格

・YLK 社のコンテナフレイトステーション（Container Freight Station: CFS）に貨物を搬入後、YLK 社の熟練作業員がバンニング作業及び貨物の荷崩れ防止の為の養生を適切に実施する。

④ 輸送可能な品目が限られる

・バッテリー、液体物などは基本的に不可。新エネルギー車は可。

他に今のところ課題ではないが、日本の荷主が中欧班列の活用について後ろ向きである最も大きな理由が、ロシアを通過する為、欧州の経済制裁の対象にならないのかと言う点である。中欧班列の運営会社は中国国家鉄路集団・ドイツ鉄道・ロシア鉄道の合弁会社であり、欧州や中国を含むアジア各国との鉄道協定によって守られている為、経済制裁の対象となる可能性は低い。中欧班列にドイツの資本が絡んでいるということは日本ではあまり知られていない。実際に YLK 社によると中欧班列は 2011 年の開業以来、ロシアによるクリミア侵攻、ロシア・ウクライナ戦争を経ても今まで制裁により中欧班列でロシアを通過するルートの国際列車が止まったことはないと言う。

III. LCR を活用した新輸送サービス

1. 「中老泰馬」（中国・ラオス・タイ・マレーシアの急行貨物列車）

2024 年に入り、LCR を活用した輸送サービスが続々と始まっているのでいくつか紹介する。

まず、中国初の国際急行貨物列車「中老泰馬」である。2024 年 4 月 30 日に LED モニターや新エネルギー車等を搭載した列車が、四川省の成都市から LCR を経由し、タイを通過してマレーシアのポートケランまで輸送した。2024 年 4 月 30 日付けの地元紙「新华网四川」によると、「中老泰馬」は成都を出発して約 5 日でタイに到着し、約 8 日でマレーシア国内に到着した。海上輸送と比べて輸送時間が約 50 パーセント削減されるという。成都国際鉄路班列有限公司の王偉琨副総経理は、『「中老泰馬」は、成都から東南アジアへの商品の輸出を促進し、輸送コストを削減するのに大きく貢献する』と期待感を示している。成都市は、西安や重慶など他の中国の大都市同様に国際貨物列車サービスの拡大に力を入れており、2024 年にロシア南西部、タタールスタン共和国のメンデレーエフスクとマレーシアのポートケランを含む四つの都市を追加し、中国国外の 112 都市と

写真 4. 中老泰馬



出典：2024. 4. 30 新华网四川

のネットワークを構築したとしている。これらの国際急行貨物列車は中国西部地域とロシア、欧州、ASEAN 諸国間の増加する輸出入貨物やトランジット（中継貨物）の需要に応えるとしている。

2. 中国雲南省産の野菜を LCR 経由のクールドチェーン（温度管理輸送）国際輸送でタイへ

2024 年 8 月 23 日、中国雲南省の玉溪から雲南省産のキャベツや唐辛子など、400 トン以上の生鮮野菜を満載したクールドチェーン国際貨物列車が、タイの市場に向けて輸送された。このクールドチェーン国際貨物列車は、ピエンチャン（タナレン）で SRT（タイ国鉄）に積み替えられ 26 日にタイの果物・野菜市場に到着した。地元紙によると、これは中国・ラオス鉄道のクールドチェーン国際輸送が常態化の段階に入ったことを示しているとのこと。それまでもタイ産のドリアンが収穫期にリーファーコンテナ（温度管理可能コンテナ）を活用し、LCR で中国に輸出されていたが、この野菜の輸送では定期輸送化が期待されている。

写真 5. 中国雲南省からタイへ向うクールドチェーン国際貨物列車



・8 月 23 日午後、雲南省産の野菜を満載したクールドチェーン国際貨物列車が出発した。これらの野菜は 26 日にタイの果物・野菜市場に到着する予定。これは中国・ラオス鉄道のクールドチェーン国際輸送が常態化の段階に入ったことを示している。

キャベツや唐辛子など、400 トン以上の生鮮野菜を積んだこの列車は、タイの市場へ野菜を届ける。

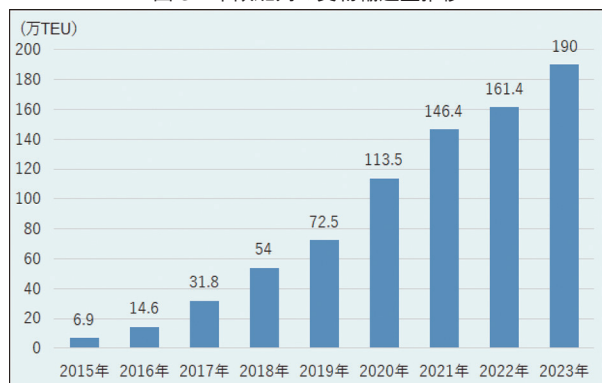
出典：CRI Online 2024. 8. 27

IV. まとめ

中欧班列は 2011 年に開業し、まず、重慶とドイツのデュイスブルクを結ぶ路線で商業運行が開始された。それ以来、図 5、図 6 に示すようにコロナ禍をもものともせず運行本数、輸送量共に右肩

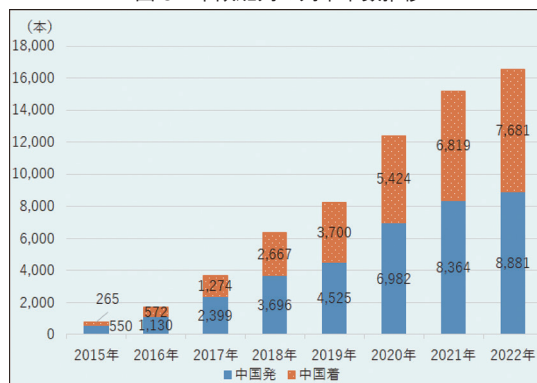
上がりで今や中国各地と欧州 25 ヶ国、200 以上の都市を結ぶ一大交通インフラに成長した。中国共産党政府の「一帯一路構想」の元、中国の西部地域や中央アジア諸国の発展に大きく寄与したのは言うまでもない。また、2021 年のスエズ運河での座礁事故、2023 年後半からのイスラエル・パレスチナ紛争等でスエズ運河が度々通航不能になり、第三の輸送手段として中欧班列を活用した鉄道輸送が注目されるようになった。

図 5. 中欧班列の貨物輸送量推移



出典：2024.3.8 JETRO ビジネス短信「中欧班列の10年」(前編)
 * TEU (Twenty Foot Equivalent Unit)：20 ft コンテナ換算のコンテナ数

図 6. 中欧班列の列車本数推移



出典：2024.3.8 JETRO ビジネス短信「中欧班列の10年」(前編)
 出所：「中欧班列網」を基にジェトロ作成

実は、スエズ運河は 2021 年の座礁事故以前にも中東戦争で 4 度も閉鎖を余儀なくされている。アジアと欧州を結ぶサプライチェーンを持つ企業にとっては大きな不安要素である。以前はコンテナ船がスエズ運河を航行出来なくなると荷主もフォワーダーもほぼお手上げ状態だったが、中欧班列の輸送網が重慶や西安だけでなく中国各地、そして欧州側もドイツだけでなく、ベルギーやポーランド、そしてトルコなどへ広がり、利便性が大きく向上している点ことが上記のように運行本数が年々飛躍的に増加していることにつながっている点は疑いない。

そして LCR や中越班列の開業である。LCR は、まだ、運行頻度は多くはないが既にタイ国鉄やマレー鉄道とつながれメコン地域と中国、そして欧州との連結性を大きく高めた。中越班列もベトナムの大手の製造業が集積しているハノイエリアから中国、欧州まで鉄道による一貫輸送が可能になったことは非常に大きな意味を持つ。願わくは南部のホーチミンエリアまで国際貨物輸送が可能になることが望まれるが、近い将来、実現するものと信じている。

最後にもう一点、見逃せない鉄道輸送のメリットを述べる。それは温室効果ガスの排出量が他の輸送モードに比べ抜群に少ないという点である。YLK 社が顧客に対して提供している「CO2 e-calculator」という温室効果ガス排出計算ツールを用いてベトナムのハノイからドイツのデュイスブルグまで輸送する場合の CO2 排出量を計算したところ、鉄道輸送だと航空輸送と比べて約 99%、喜望峰周りの海上輸送と比べて約 67% の削減、スエズ運河経由の海上輸送と比べると約 50% の削減となっている。言うまでもなく、欧州は世界的に見ても環境問題について非常に厳しい（進んでいる）ため、CO2 の削減は欧州への輸送を考える上で非常に重要なテーマである。

筆者は、この環境対策の視点からも LCR や中越班列がメコン地域と中国を結ぶ重要な輸送手段として発展してゆくだけで無く、中欧班列と接続し、欧州までもつなぐ、航空、海上と並ぶ第三の輸送手段としても利用が拡大していくことを期待している。引き続きウォッチしていきたい。

以上

〈参考文献〉

- ・魚住和宏「ラオス・中国鉄道がもたらすメコン圏の物流の変化の可能性についての考察」神奈川大学アジア研究センター CAS News Letter No 21, 2024. 7. 5
- ・魚住和宏・石原伸志・合田浩之・石原祐介編著『グローバルロジスティクスの基礎』成山堂書店 2024. 10
- ・2022. 7. 7 JETRO ビジネス短信「タイ国鉄と中国ラオス鉄道の貨物積み替え施設が完成」
- ・2024. 3. 8 JETRO ビジネス短信「中欧班列の10年」（前編）
- ・2024. 10. 25 CRE フォーラム 郵船ロジスティクス社説明資料「ラオス・中国鉄道輸送サービスのご案内」
- ・2024. 10. 25 CRE フォーラム 郵船ロジスティクス社説明資料「第三の輸送手段・ベトナムと欧州を繋ぐ輸送サービス」
- ・2024. 4. 30 新华网四川『中国初の国際急行貨物列車「中老泰馬」』
- ・2024. 8. 27 CRI Online 「中国雲南省産の野菜をコールドチェーン鉄道輸送でタイへ」

