

中国の西の玄関:新疆・阿拉山口駅の現状について  
 ～新ユーラシア・ランドブリッジの結節点～

〈要 旨〉

○ 中国・新疆ウイグル自治区のカザフスタン国境に近い阿拉山口(アラシャンコウ)駅は、中国の西端にあり、中国西部で唯一の鉄道による国際運輸要衝地で、ユーラシア・ランドブリッジ(江蘇省・連雲港⇒欧州間)と新ユーラシア・ランドブリッジ(四川省・重慶⇒欧州間)の結節点に位置する。同駅周辺には原油パイプライン(カザフスタン・アタス～阿拉山口)が隣接しており、2011年の原油輸入量は1000万トンであった。

阿拉山口駅には、中国最大の陸路の出入国検査所がある。2011年の貨物輸出入量は2034万トン、貿易総額は174億ドルで、前年比46.5%増であった。そのうち輸入量は1862万トン、輸入額は140億ドルで、前年比35%増であった。輸出量は172万トン、輸出額34億ドルであった。毎年、輸出入量は増勢基調にあり、同駅の重要度は増している。加えて、2011年6月、中国の陸路最大の出入国検査所である阿拉山口に国务院の認可を経て、総合保税区の建設が正式に始まった。同保税区は全国で、16番目で新疆ウイグル自治区では最初である。



阿拉山口駅(ウィキペディア)

○ ユーラシア・ランドブリッジは、中国江蘇省・連雲港からオランダのロッテルダムまで結ぶ鉄道である。山東省、河南省、安徽省、陝西省、甘肅省、寧夏省、青海省、新疆ウイグル自治区、中国とカザフスタン国境の阿拉山口駅から国境を経て、カザフスタンのドルジバ駅で台車を交換した後、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツ、オランダのロッテルダムが終着駅で、その距離は11000kmである。シベリア・ランドブリッジと比べて① 通過する位置と気候が良い、寒冷地を避け、一年中作業ができる。② 輸送距離は2000～2500km短い、③ 運賃や時間が節約できる。30余りの国や地域をつなぎ、総面積は5071平方キロで、人口は世界総人口の75%を占める、④ 日本、韓国、東南アジア各国、オセアニアの一部の国も同鉄道を利用して、コンテナ輸送が可能である(表-2参照)。軌間の違いは中国とカザフスタン及びベラルーシとポーランドの2箇所である。また、シルクロード(天山北路)に並行するため「鉄のシルクロード」、「シルクロード鉄道」の別称もある。

○ 新ユーラシア・ランドブリッジ(渝新欧鉄道)は2011年4月7日、全線開通した。3月19日重慶発の国際聯運専用列車がドイツ・デュイスブルグに4月5日(北京時間)に到着した。同市で生産されたノートパソコンなどが欧州向けに輸出された。これにより“重慶製造”の商品がヨーロッパへの「グリーンロード」(国際鉄道輸出管理メカニズム:所属地で申告、港で検査を受け通過の許可をもらう)を開いた。「渝新欧鉄道」の開通により、重慶は内陸都市から欧州方面へのゲートウェイとして、大きな変貌を遂げる。加えて、アジアと欧州を結ぶ大動脈は世界の物流のシステムを変え、重慶を中心とする中国南部及び東南アジアをネットワークで結ぶ大物流圏が形成された。これにより、中国の発展の障害であった「マラッカ・ジレンマ」が解消されることになる。同鉄道は四川省・重慶の鉄道西駅から達州、安康、西安、蘭州、ウルムチを経由して阿拉山口で国境を通過し、ユーラシア・ランドブリッジと同じ経路でドイツのデュイスブルグに至る全11179kmの路線である。従来、重慶からは長江を下って上海へ出て、同地から国際航路を利用するルートが主で、オランダのロッテルダムまで40日を要していたが、同鉄道を利用すると、国際航路の所要日数の半分の13～14日間で、輸

送コストも大幅に減り、今後、同鉄道への期待は大きい。なお、2012 年中にベルギーへ延伸される(了)。

## I 阿拉山口駅周辺の概要

### 1. 位置

中国・新疆ウイグル自治区のカザフスタンの国境に近い阿拉山口駅は、省都のウルムチ駅から西へ 467km 地点ある駅で、2011 年現在、ウルムチとの間に毎日 2 往復の旅客列車が運行されている(表-1 参照)。ウルムチ駅より本駅経由でカザフスタンのアルマイトイ(中国語:阿拉木図)まで国際列車が運行されており、中国側の国境に近いカズフスタンのドルジバ駅で台車交換が行われる。

同駅はウルムチ鉄路局北疆鉄路公司に所属し、ボルタラ・モンゴル自治州阿拉山口口岸(出入国検査所)行政管理区内にある。同駅は北疆線の終点で、カザフスタンへの出入口でもある。また、中国西部の唯一の鉄道による国際運輸の拠点であり、ユーラシア・ランドブリッジと新ユーラシア・ランドブリッジの結接点でもある。阿拉山口駅周辺の気候は大陸性で、年間気温は最低気温-29.8℃、最高気温 38.3℃である(地図参照)。

<地図>

中国国境・安拉山口とカザフスタン国境・ドルジバ



資料源:中国地図出版社

### 2. 出入国検査所

中国最大の陸路の出入国検査所の 2011 年の輸出入貨物輸送量は 2034 万トンー貿易総額は 174 億ドルで、前年比 46.5%増、そのうち輸入量は 1862 万トン、輸入額は 140 億ドル、前年比 35%増。輸出货量は 172 万トン、輸出額は 34 億ドルである。輸入量の中には、中国・カザフスタンパイプラインの原油輸入 1000 万トンが

含まれ、その他に綿花は史上最高の 14 万トン、輸入額 4 億ドル、製品油約 78 万トン、5 億ドルなどである。

### 3. カザフスタンの鉄道

カザフスタンの鉄道は、軌間 1520mm の広軌(ロシアゲージ)であるため、標準軌の中国との間で直通ができない。そのために貨物を積み替える必要があり、阿拉山口駅、カザフスタンのドルジバ駅には広大な貨物ヤードと貨物、コンテナの積み替え施設、車両基地がある。阿拉山口駅とドルジバ駅(中国語:多斯特克站)との間は標準軌と広軌のそれぞれの路線が単線並列で結ばれており、1990 年 9 月 12 日、阿拉山口駅とドルジバとの間が開通した。

### 4. 阿拉山口駅の動き

(1)1990 年 9 月 1 日:北疆線(ウルムチー阿拉山口間)の開通。

(2)1990 年 9 月 12 日:ドルジバ駅との間が開通した。

(3)1991 年 7 月 : 貨物の臨時通関を開始した。

(4)1992 年 6 月 21 日:アルマトイ~ウルムチ間の国際旅客輸送(カザフスタン側担当)を開始。

(5)1992 年 10 月 31 日:北疆線の営業運転を開始した。

(6)1992 年 12 月 1 日: 国際輸送を正式に開始した。

(7)1993 年 4 月 3 日 : ウルムチ~アルマトイ間の国際旅客輸送(中国側担当)を開始。同時にウルムチー安拉山口間の国内列車を運行開始した。

(8)1993 年 10 月 : 安拉山口~ドルジバ間の道路が正式に開通した。

(9)2008 年 11 月 :アジア最大規模の新しいコンテナ積み替え施設が完成した。それによると、アジア最大のコンテナ積み替え施設で、その面積は 1.97 平方キロメートルで年間積み替え能力は 20 万(標準コンテナ)。但し、同地は強風地帯(最大風速 55 メートル)であるので効率の面で問題はあるが、今後、全天候での対応が可能となる(注 1)  
(写真 1 参照)。

<写真 1> 安拉山口駅構内のコンテナを積載した貨物車



資料源:新华社

表-1

阿拉山口駅列車時刻表

列車番号	始発駅	到着駅	始発時間	到着時間
5801	ウルムチ	阿拉山口	22:55	10:26
5802	阿拉山口	ウルムチ	21:35	8:29

(資料源):「全国鉄路旅客列車時刻表」鉄道部運輸局、中国出版社、2010年04月。

#### 5. 総合保税区の設置

同自治区ボルタラ・モンゴル自治州は2011年6月13日に記者会見を開き、中国の陸路最大の口岸(出入国検査所)である阿拉山口口岸は、国务院の認可を経て総合保税区の建設が正式に始動した。同保税區は全国で16番目、新疆ウイグル自治区では初めて(注2)。保税区の総面積は5.6平方キロメートルで、建設工程管理とインフラ投資に8億元が投じられる予定である。

6. 阿拉山口の出入検査所は中国西北部地区で最も広く、また最も平坦な場所にある。しかし、1年中、風が強く“大風口”といわれ、平均毎年8級～12級以上の大風が180数日続き、阿拉山口の瞬間風速は55mに達する(注3)。この風を利用して、阿拉山口ではこのほど、中国最大の風力発電産業基地の建設に全力を挙げている。設備容量は20万キロワットの風力発電所プロジェクト工事が阿拉山口で始まった。2007年の1年間だけでも新疆の風力発電所プロジェクトの設備規模はすでに29万キロワットに達している(注4)。

(注1):「新華社」2008年11月5日。

(注2):「チャイナネット」2011年6月15日。

(注3):「新華ネット」2007年8月27日。

(注4):「人民網日本語版」2008年12月04日。

#### 7. カザフスタンの鉄道プロジェクト

カザフスタンの鉄道プロジェクト(ドルジバ駅の改修工事<中国との国境>)は日本の川崎製鉄などの会社によって、2001年10月15日完工した。以下、その工事概況である。

(1) カザフスタンの鉄道は、中国・江蘇省連雲港とトルコ・イスタンブールを結ぶ、東西輸送の大動脈ともいえる。通称シルクロード鉄道の重要な位置を占めている。経済のグローバル化に伴い、アジアと欧州の貨物輸送が拡大している中で、環境保護という観点からも鉄道は重要な輸送手段となることから、カザフスタン鉄道の重要性が高まっている。1997年5月の着工後、冬季はマイナス20度にも下がる過酷な環境のなか、4年の工期を無事終了し、無事故・無災害で完工した(工事金額94億円)。

#### (2) プロジェクトの内容

- ① ドルジバ駅～ベスーコル駅間の軌道更新工事(21km)。
- ② ドルジバ駅～アクトガイ駅間のアルコール湖沿岸部分の迂回線新設工事(全24km)。
- ③ ドルジバ駅向け貨物積み替え機器の供給。
- ④ アルアティ車両基地における新修理工場の建設及び既存設備の改良。
- ⑤ ドルジバ駅～アクトガイ駅間の鉄道通信網施設の近代化工事(注5)。

(注5):「カザフスタン共和国 鉄道プロジェクト完工」川崎製鉄株式会社/蝶理株式会社/川鉄商事株式会社、2001年10月15日。

### (3) 円借款プロジェクト

同鉄道プロジェクトは JICA の円借款で整備されたものである。ドルジバ駅の積み替え作業に使用されるフークリフト 18 台を供与したほか、アクトガイ〜ドルジバ間の軌道の修復と通信設備の近代化、湖に近接する軌道迂回路を建設し、更に経済の中心地にあった旧首都アルマティも客車工場を開設した(注 6)。

(注 6):「JICAsW01d」2010 年 12 月。

## II ランドブリッジについて

### 1. ユーラシア・ランドブリッジ

(1) 中国・江蘇省連雲港からオランダのロッテルダム港まで結ぶ鉄道である。山東省、河南省、安徽省、陝西省、甘肅省、寧夏省、青海省、新疆ウイグル自治区を通り、中国とカザフスタン国境の阿拉山口駅からカザフスタン・ドルジバ駅で台車を交換し、ロシア、ベラルシー、ポーランド、ドイツを経て、オランダのロッテルダム駅が終点で、その距離 11000km である。

(2) シベリア・ランドブリッジに比べて(表-2 参照)① 通過する位置と気候が良い、寒冷地を避け、一年中作業ができる。② 輸送距離は 2000~2500km 短い、③ 運賃と時間が節約できる。30 余りの国や地域をつなぎ、総面積は 5071 平方キロあり、人口は世界総人口の 75%を占める。④ 日本、韓国、東南アジア各国、オセアニアの一部の国も同鉄道を利用して、コンテナ輸送が可能となる。

(3) ドイツ鉄道(DB)の自動車優送専門子会社 DB シェンカー・レール・オートモーティブは、ドイツのライプチヒから中国遼寧省にある BMW と華晨中国汽車との合弁会社(華晨宝馬汽車)の工場へ自動車部品を輸送するため、ユーラシア・ランドブリッジで直行貨物列車を毎月 1 便運行している。ユーラシア・ランドブリッジの物流圏は主に中国北部である(注 7)。

(注 7): (「中国・包装物流情報」)〈速報版〉2011 年 11 月 1 日。

### 2. 新ユーシア・ランドブリッジ

(1) 四川省重慶の鉄道西駅から四川省・達州、陝西省・安康、陝西省・西安、甘肅省・蘭州、ウルムチを経由して阿拉山口で国境を通過し、ユーラシア・ランドブリッジと同じ経路でドイツのデュイスブルグに至る全長 11179km の路線である。従来、重慶からは長江を下って上海に出て、上海から国際航路を利用するルートが主で、これだとロッテルダムまで 40 日を要していた。「新ユーラシア・ランドブリッジ」(渝新欧鉄道)〈渝は重慶、新は新疆、欧は欧州の略称〉を使うと 13~14 日でロッテルダムに到着する。

(2) 2010 年 10 月から中国国内でコンテナ列車の試験運行、2011 年初めからは国際連絡輸送の試験運転を実施した。また、重慶市政府と関係 4 カ国の鉄道管理部門で交わされた覚書では、「四川省重慶~新疆ウイグル自治区~ドイツ国際鉄道」を中国欧州間の主要物流ルートの目標が立てられた。以下はその内容である。

- ① 運輸効率を高め、通関手続きを簡素化し、輸送期間を 16 日間から 12~14 日間に短縮する。
- ② 事故ゼロを目指し、沿線鉄道の補修と保安を強化する。
- ③ 価格競争力を高め、価格調整を行う。
- ④ デュイスブルグから重慶までの貨物輸送量はまだまだ少なく、空コンテナの回送計画を共同で制定する。
- ⑤ 「重慶~ウイグル~ドイツ国際鉄道運営会議」を半年ごとに開催する。

### 3. 重慶市製品の欧州輸出と「渝新欧鉄道」の重要性

#### (1) 全線開通

2011年4月7日、重慶市経済情報化委員会は「渝新欧鉄道」が全線開通したと発表した(注8)。3月19日、重慶発の国際聯運専用列車がドイツ・デュイスブルグに4月5日(北京時間)に到着した。同市で生産されたノートパソコンなどが欧州向けに輸出された。これにより、「重慶製造」の商品がヨーロッパへの「グリーンロード」を開いた<国際鉄道輸出管理メカニズム<所属地で申告、港で検査を受け通過の許可をもらう>(注9)。

(注8):「重慶市人民政府」2011年4月14日。

(注9):「華龍網」2010年12月。

(2) 中国、ロシア、カザフスタン、ドイツの鉄道管理部門と重慶市政府は、2011年9月27日～28日重慶で「重慶～新疆ウイグル～ドイツ国際鉄道運営会議」を開き、協力関係を築くための覚書を提携した。中国とヨーロッパを鉄道によって結ぶ物流ネットワーク「新ユーラシア・ランドブリッジ」の開通により、重慶は内陸都市から一躍国際輸送の拠点として変身を遂げた。この欧州へ向かう貨物は、「定まった地点」、「定まった路線」、「定まったダイヤ」、「定まった時間」、「定まった価格」の“5定”の貨車に積み、途中で停車して貨車を交換し、貨物を上げ下ろしする手間を省力化し、貨物の輸送コストを大幅に削減している(注10)。

(注10):「商務部」2012年3月30日。

### III 重慶市経済発展と物流システムの変革

沿海地域にあった産業は内陸部の中心である重慶市に移り、現在、中国の中でも成長が最も著しい地域となった。同市はこれまでの国内向けの自動車・オートバイ、設備製造、素材産業、天然ガス・石油化学工業に加え、輸出向けの電子産業(パソコン、液晶ディスプレイなどのIT製品)が新たな成長エンジンとなった。一方、中央政府は、重慶市の更なる発展を支援すべく、上海市の浦東と天津市濱海に続く3番目の国家級の開発開放新区となる「料江新区」の設立を認可するなどの方策を打ち出している。このような有利な市場環境と政策環境を活かし、重慶市は第12次5カ年計画(2011-2015年)に12.5%という高い成長目標を盛り込むなど、更なる飛躍を目指している(注11)。最近の統計によると、2011年重慶市のGDPは1兆(約13兆円)に迫り、「1兆元グループ」入り、目前となった(注12)。

「渝新欧鉄道」の開通により、重慶市は内陸都市から欧州方面へのゲートウェイとして、大きな変貌を遂げる素地ができたといえる。アジアと欧州を結ぶ大動脈は世界の物流システムを変革し、重慶市を中心とした中国の南部及び東南アジアをネットワークに結ぶ大物流圏のひな型を出現させ、中国の初展の障害であった「マラッカ・ジレンマ」は解決する(写真2参照)。

(注11):「中国経済新論」-110824 実事求是。

(注12):「チャイナネット」2011年1月9日

<写真2>渝新欧国際連絡輸送の試験専用列車が出発



資料源:「華龍ネット」2011年1月29日

表-2

ランドブリッジ比較表

名 称	起点・終点及び主な経由地	延長距離	起・終点間所要日数
シベリア・ランドブリッジ	起点:ロシア・ナホトカ 経由地:シベリア鉄道利用して、ロシア、ベラルシー、ポーランド、ドイツ。 終点:ドイツ・ベルリン	11600km	15～16 日間 ロシアによる運賃値上げで、魅力消失
ユーラシア・ランドブリッジ	起点:中国江蘇省連雲港 経由地:隴海線で蘭州、蘭新線でウルムチ、北疆線で阿拉山口を経由し、カザフスタン、ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツなどの国を通過してオランダ・ロッテルダムが終点	11000km	13～14 日間
新ユーラシア・ランドブリッジ	起点:中国・重慶 経由地・国:中国中西/北部・カザフスタン・ロシア、ベラルーシ、ポーランド、ドイツ。 終点:ドイツ・デュイスブルグ	11179km	12～14 日間

(出所):「中国・包装物流情報」(速報版)2011年11月1日。

発行人:技術士包装物流会関西支部 福喜多 俊夫。

(了)

(グローバルゼーション研究所代表 五十嵐正樹)