

東アジアの国際物流ネットワークの拡大とその展望 —中国の国際複合輸送ネットワークの視点から

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202602
日本海事センター 企画研究部
客員研究員 福山 秀夫

1. 東アジアの国際物流ネットワークの現況

(1) ユーラシアにおける東アジア国際物流ネットワーク

現在の欧州航路は、喜望峰回りが常態化している。パレスチナ自治区ガザの情勢のもたらすわずかながらの鎮静化への期待が、スエズ運河通航再開への道を切り開きつつあるようにも見えるが、イスラエルの停戦違反行為によって、いつ事態が変化するのか予断を許さない状況にある。

代替ルートとしてのこれまでの中欧班列の年間輸送量は、2024年が前年比10.7%増の1万9,392便、9.2%増の207万7,216TEU、25年は3.2%増の2万22便、1.3%減の205万191TEU。TEUベースで1.3%とわずかに減少しているが（注1）、将来的に急激に下降するとは思えない。

なぜなら、西部陸海新通道の輸送実績は徐々に増加しており、25年の輸送量は47.6%増の142.5万TEUで（注2）、広西北部湾港の同年の取扱量は11.6%増の約1,006万TEUだった。中越班列と中老班列の輸送量の増加と重慶経由の貨物量の増加傾向は、中欧班列を軸とした国際物流ネットワークを確実に構築しつつある。

広西北部湾港は欽州港・防城港港・北海港の三つが統合された港湾で、西部陸海新通道のハブ港である欽州港のコンテナ取扱量が急速に増加している。

昆明、南寧両鉄道局のデータによると、25年には中国—ラオス鉄道は旅客、貨物輸送ともに2桁の成長を達成し、貨物輸送量は24.6%増の2,448万トンを記録した。広西チワン族自治区を起点とする中国—ベトナム間の貨物鉄道は、過去最高の3万7,000TEUの輸出品を輸送し、86%増となった（注3）。

中国—ラオス鉄道は21年12月3日に正式に開通した。終着駅はラオスのビエンチャン南駅。22年7月には同南駅積み替えヤード（タナレーン・ドライポート）が完成し、運用を開始した。これにより、タイへの輸送前に「標準軌」（幅1,435^{mm}）と「メートル軌」（狭軌、幅1,000^{mm}）間の貨物の積み替えが可能になった。

現在、中国の複数の都市では中国—ラオス鉄道を經由してラオス、タイ、マレーシアへ国際貨物列車が運行している。

一方で、中央アジアでは、カスピ海ルートのアクタウ港、バクー港の急速な整備拡充がシンガポールのPSAインターナショナル、アブダビポーツ傘下のDPワールドによって推進され、日本の「中央アジア+日本」対話による支援も25年12月に明確に打ち出されており、荷動き量増加の後押しとなっていると考えられる。

中越班列、中老班列の輸送量については、26年1月21日の郵船ロジスティクスへのヒヤリングで、中国企業による取扱量は増加しているとの説明もあった。同社は、中越班列、中老班列から重慶で中欧班列につなぎ、ドイツのデュイスブルクへのサービスの拡大に力を入れており、中国貨物の取り込みにも努力している（写真1）。

以上のように、中国とASEAN（東南アジア諸国連合）の経済的一体化と中欧班列を軸とした国際物流ネットワークの構築が同時に進行しており、さらに、これらと中欧班列を軸とした中央アジアの国際物流との融合が進行している。新しいユーラシアの国際物流の形が、東アジアを中心にして形成されようとしているのである。

(2) 中欧班列を軸とした東アジアと中央アジアの国際物流ネットワークの融合

ロシアのウクライナ侵攻によって本格的に始まったロシア回避ルートとしてのカスピ海ルート（中央回廊）は、22年に大渋滞を引き起こし、期待外れの結果しか残していなかったが、中央アジア諸国にとっては、東への交易拡大にとっても、ロシア依存からの脱却にとっても、大変重要なルートである。現在、急速な整備拡大が進行している。

中国は中欧班列とのコネクティビティー（接続性）の重要性を東アジア国際物流ネットワークの中心に据えており、グローバル・サプライチェーン（SC）の多様化を推進し、東アジアの国際物流の拡大を目指している。

中国・中央アジアサミットを23年5月18—19日に西安で開催し、「中国・中央アジアサミット西安宣言」を採択。中国・中央アジア運命共同体構築（中国・中央アジアメカニズムの活用）へ向けて、産業、投資、農業、交通、危機管理、教育、政党などの分野での対話メカニズム構築、鉄道・道路の相互接続、エネルギー分野での協力拡大などの方針を示したことも、まさにこの国際物流拡大の一環である。

(3) 東アジアの欧州向け物流から北米航路への拡大

東アジアの国際物流ネットワークの一つとして重要な北米航路は、北米の西岸から北米大陸鉄道によって東岸へつながり、大西洋を越えて欧州へと接続する「アメリカ・ランドブリッジ（ALB）」の一部であり、東アジアのSC拡大の一部と考えることができる。多様化の一類型と言えるだろう。

(4) 東アジアから中央アジアへのグローバルな港湾ロジスティクスの拡大

アクタウ港、バクー港、西部陸海新通道のハブ港である欽州港、シンガポール港などと国際陸港としての南寧、昆明、重慶、ビエンチャン、ハノイなどのコネクティビティーが港湾ロジスティクスの発展を促し、東アジアにDX（デジタルトランスフォーメーション）化、GX（グリーントランスフォーメーション）化を目指す巨大港湾を続々と生み出しつつある。カスピ海ルート上で、シンガポールのPSA インターナショナルとアブダビのDP ワールドの競争が展開されている。

PSA インターナショナルは、欽州港の開発やアクタウ港の開発に参加しており、グローバル・ターミナル・オペレーター（GTO）間のグローバル・ロジスティクスにおける競争

が展開されている。このような大きな波に乗り切れていないのが日本の港湾であると言える。

コロナ禍、ウクライナ戦争、紅海リスクなどを経験した世界の新しい潮流は、グローバル SC の「安定性=多様化」を重視する考え方であり、国際物流ネットワークの多層的な活用である。国土交通省が 24 年から 25 年にかけて中央回廊を中心とした実証調査を実施しているのは、この流れにそったもので、最適なグローバル SC を探索するプロジェクトと言える。荷主や海運を含めた物流企業のためのグローバル・ロジスティクスに資するものとする。

2. 東アジアの国際物流ネットワークの南米への拡大

(1) 上海港からチャンカイ港へ

中国は一帯一路政策の一環として、南米ペルーの首都リマの北 80 ㎞にチャンカイ港というコンテナ港湾を建設し、24 年 11 月に開業した。中国遠洋海運集団 (COSCO) グループが運営する自動化コンテナターミナル (CT) は四つのバース (水深 17.8 ㍎) があり、1 万 8,000TEU 級の超大型コンテナ船が入港可能。上海港洋山第 4 期と同じ ITOS (インテリジェント・ターミナル・オペレーション・システム) を導入し、上海港並みの機能を有する港湾を目指している。

COSCO が 24 年末から上海—チャンカイ直航便を就航させており、順調に貨物量を伸ばしている。従来 35 日かかっていたリードタイムを 25 日程度に短縮したとしている。4 年以内に 400 万 TEU の処理可能な CT を目指す (写真 2)。

このルートは、中国による東アジア国際物流ネットワークの南米への拡大と位置付けられる。東アジアと北米西岸を結ぶ北米航路と同形式の航路と言える。

(2) チャンカイ港からブラジルへ

上海—チャンカイ航路が開設されたことにより、チャンカイ港とブラジルのイレウス港間の 5,000 ㎞の大陸横断鉄道建設が意義あるものとなった。中国はブラジルの資源、農作物 (特に大豆) の輸入、ブラジルは東アジアとの貿易を目的としている。南米大陸横断鉄道計画は正式名を大洋間中央鉄道回廊 (CFBC) という。

25 年 5 月 9 日、中国とブラジルは CFBC について協議したことを明らかにした。両国は物流コスト削減・リードタイム短縮などを目的に、パナマ運河を利用しない中南米航路構築を目指している。これにより、リードタイムを 10—20 日短縮できる見込みで、完成までに 5—8 年かかるとみられる。

中国による国際複合輸送、グローバル・ロジスティクスをベースとした一帯一路関連の国際支援は、ペルーに港湾を建設し、南米大陸横断鉄道を建設することで、東アジア国際物流ネットワークを南米にまで拡大する政策である。

これはグローバル SC の多様化の一つの取り組みと言える。

3. 新しい多様化

(1) 北極海航路の開設

こうした中で最近、新しい試みが登場した。それは北極海航路の新設だ。一帯一路政策で「氷上シルクロード」と呼ばれる北極海航路について、マースク、MSC や CMA - CGM などの欧州船社は、環境問題とロシアを利する問題などがあるため、利用を控えている。オーシャンネットワークエクスプレス (ONE) も同じスタンスだと考えられる。

ところが、中国船社シーレジェンドライン (SEA LEGEND LINE) 運航の「ISTANBUL BRIDGE」(4,890TEU) が 25 年 9 月 23 日、約 4,000TEU の貨物を積載し、寧波舟山港を出港、北極圏を砕氷船のエスコートなしで単独航行した。ノルウェー沖の荒天のため予定より遅延したものの、約 3 週間後の 10 月 13 日に英フェリクストウに到着。リチウムイオン電池、太陽光発電機器などハイテク部品を運んだ。

北極海航路を航行できない冬季には東欧向けエクスプレスサービスを開発予定という。CO2 (二酸化炭素) 排出量は通常のスエズ運河通航ルート of 約半分になるとしている。

(2) 北極海航路の展望

中国は北極海航路を正式な定期航路として配船を開始したが、他国はどうだろうか。

韓国は積極的に北極海航路開発に取り組んでおり、25 年 8 月 19 日に「北極海航路総合支援センター」を新設。同 6 月末に発足した「北極海航路開拓タスクフォース」が中長期ロードマップと戦略の策定を担い、支援センターが実際の事業化に取り組む組織となる。東南部を海洋金融・グローバル物流拠点として育成し、釜山港、蔚山港、慶尚南道の造船産業を結合することで、北極海航路の運航船の建造、拠点港の運営、環境負荷の低い燃料供給までカバーした産業クラスターを構築する。

韓国海洋振興公社 (KOBC) は、政府の海洋政策に沿って、船舶金融分野で蓄積した専門性や韓国船社・荷主・造船所との強いネットワークを生かし、北極海航路を開拓していく方針 (注 4)。

4. 東アジア国際物流ネットワークの変容への対応と展望

これまで見てきたように、コロナ禍、ウクライナ戦争、パナマ運河通航制限リスク、紅海リスクなどグローバル SC の危機に対応して、東アジアの国際物流ネットワークは大きく変容してきている。荷主や海運を含む多くの物流企業はグローバル SC の安定性を求めている。それは「交易ルート、輸送ネットワークの多様化によって達成される」という考え方が支配的になりつつある。

海上輸送にだけ依存するのではなく、普段からの多様化するグローバル SC の利活用が非常に重要になってきている。

(注 1) 中欧班列ネット (<https://www.crepress.cn/zoblmenu/single-news>) に掲載された 25 年 1 月 10 日発表の統計データを参照。26 年 2 月 9 日最終アクセス

(注2) Landbridge 平台の 26 年 1 月 8 日付記事
(<http://www.landbridge.com/yaoujingmao/2026-01-08/129220.html>) を参照。26 年 2 月 5 日最終アクセス

(注3) Landbridge 平台の 26 年 1 月 8 日付記事
(<http://www.landbridge.com/wenku/2026-01-08/129213.html>) を参照。26 年 2 月 5 日最終アクセス

(注4) 日本海事新聞電子版 25 年 8 月 25 日付「韓国 KOBC、北極海航路事業化へ新組織。港湾・造船結合、クラスター構築」(<https://www.jmd.co.jp/article.php?no=308068>)



(写真1) 郵船ロジスティクス 2024 年開始された中越班列—欧州サービス
(出所) Dayli Cargo 2024 年 6 月 10 日付
「越—欧州でクロスボーダー鉄道輸送■郵船ロジスティクス紅海情勢で海上代替」



(写真2) ペルー・チャンカイ港 自動化コンテナターミナル
(出所) 新華社 2024 年 11 月 16 日付 「一帯一路」共同建設の重要プロジェクト