

## 第2回JMC海事振興セミナー

テーマ「RCEP下とポストコロナの東アジア物流の展望」

# 東アジア国際物流の動向と展望について －国際複合一貫輸送の視点から－

(2022年 6月15日 (水) )  
オンライン開催

(公財) 日本海事センター  
客員研究員 福山秀夫

# 報告内容

1. 背景とポイント

2. 東アジアの欧州向け物流

3. 東アジアの域内物流

4. RCEP下とポストコロナの展望



# 1. 背景とポイント

# 背景とポイント

## a) コロナ禍の状況

### ◎世界的な海上コンテナ輸送の混乱

- ・北米航路、欧州航路、アジア域内航路等の混乱と運賃の高騰
- ・SLB (TSR)、中欧班列 (CRE) の代替輸送モードの急成長
- ・主要港湾の混雑と取扱量の増大

## b) RCEP (地域的な包括的経済連携協定) の発効：2022年1月1日

### ◎東アジア (13か国) とオセアニア地域 (2か国) の貿易の活性化

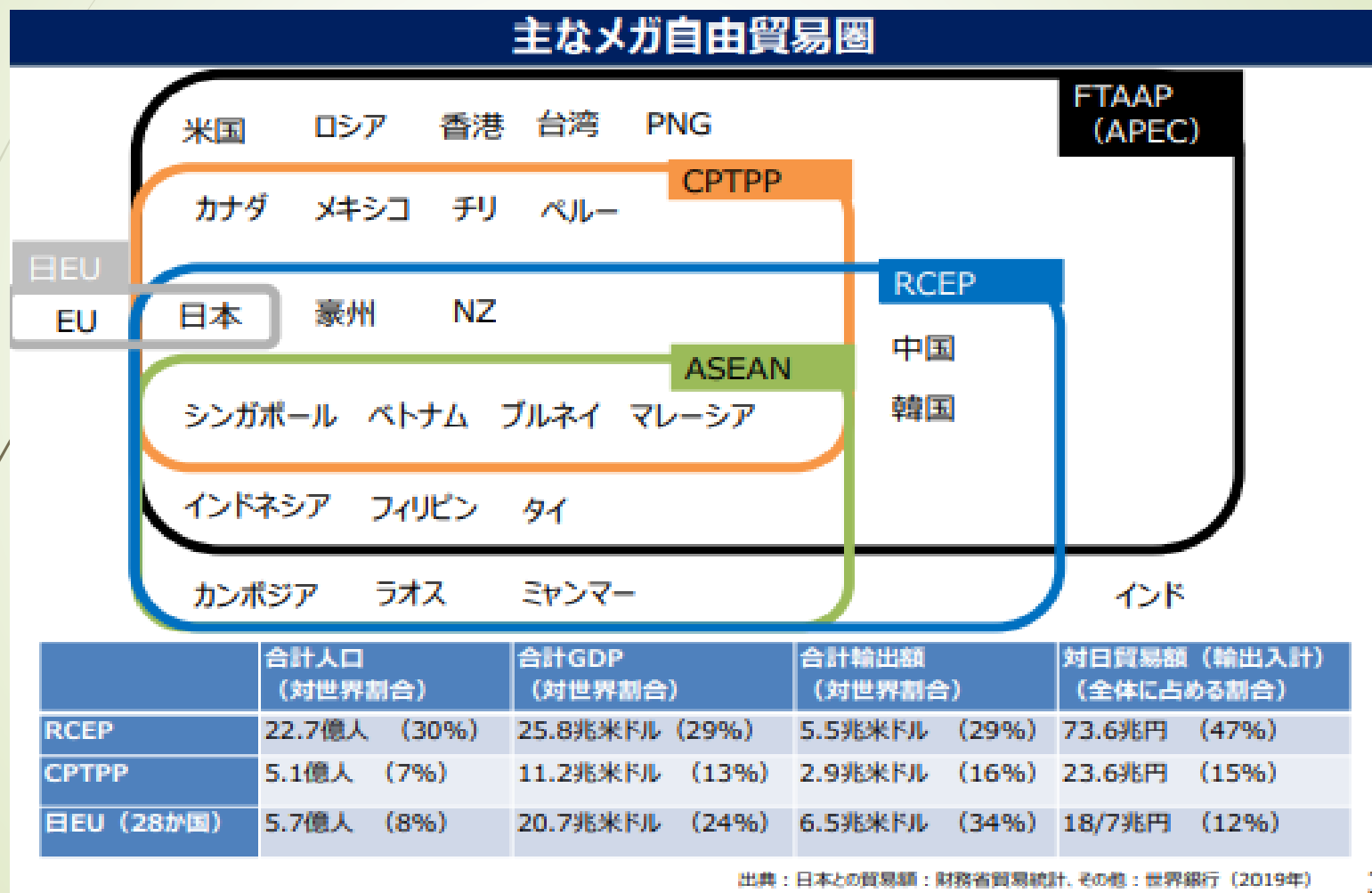
- ・日中韓間の初めてのFTAとして北東アジア物流の活性化
- ・日中韓とアセアン間のアジア域内物流の活性化
- ・中国・アセアНКロスボーダー輸送と一帯一路の連携による活性化

## c) ポストコロナに向けて

### ◎RCEP下の東アジア物流の動向と展望：サプライチェーンの再構築の展望

### ◎港湾混雑の解消と活用：SEA&RAILの輸送体制整備と物流DXの推進

# RCEP：世界人口、世界GDP、世界輸出額の3割を占める世界最大のFTA



# ジェトロアンケート調査

- 日本企業のサプライチェーンの見直し加速(61.9%) 21年11~12月時点  
「販売網の見直し」や「販売価格の引き上げ」、「調達先の切り替え」  
や「複数調達化」に取り組む企業の割合が前年から大きく増加

(出所) 2021年度「日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」(ジェトロ)

※毎年、海外ビジネスに関心の高い日本企業の本社に対して実施。最新の調査は21年11月4日~12月7日、13,456社を対象にオンラインで実施。1,745社より回答)

『世界の主要物流拠点からの報告(ジェトロ「供給制約、輸送の「混乱と企業の対応状況 グローバルサプライチェーンを取り巻く情勢-国内外の日本企業向けアンケート調査結果より-」)より引用』

- サプライチェーン見直しの最大理由は国際輸送の混乱

(出所) 2021年度「日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」(ジェトロ)

- 対応に苦慮する企業、さまざまな手段を模索

輸送モードの変更(20.2%)、輸送ルートの変更(16.9%)

(出所) 2月9日、在ASEANジェトロ事務所主催「RCEPセミナー」参加者向け緊急アンケート結果。回答企業267社中236社が在ASEAN現地法人



## 2. 東アジアの欧州向け物流

# 海上輸送

## ● 欧州航路（含む地中海航路）：

◎ 2021年コンテナ荷動き量：アジアー欧州往復 約2,500万TEU（※）

（※）日本海事センター欧州航路荷動き情報より

◎ 主要な船社：3大アライアンス9社（船腹シェア8割）

- ・ 2M: マースク（丁）、MSC（瑞）
- ・ OA(Ocean Alliance): CMA CGM（仏）、COSCO（中）、エバーグリーン（台）
- ・ TA(The Alliance): HMM（韓）、ONE（星/日）、HAPACKロイド（独）、陽明海運（台）

◎ 主要港湾：コンテナ取扱量世界トップ10（2021年）

上海（1位）、シンガポール（2位）、寧波・舟山（3位）、深圳（4位）、広州・南沙（5位）、青島（6位）、釜山（7位）、天津（8位）、LA/LB（9位）、香港（10位）

（仏アルファライナー調べ）

◎ アセアン主要7大港の港湾間競争による拡張が急ピッチ

2021年ランキング

シンガポール港（2位）、ポートクラン港（マレーシア）（13位）、タンジュンペレパス港（マレーシア）（16位）、レムチャバン港（タイ）（20位）、ホーチミン港（ベトナム）（21位）、タンジュンプリオク港（インドネシア）（24位）、マニラ港（フィリピン）（20年41位）



# 日中韓の欧州向け物流

## 1) 海上輸送サービス（オールウォーターサービス）

### 欧州航路（地中海航路を含む）：

- ①日中韓－欧州直行ルート
- ②日中－釜山港（TS港）－欧州ルート
- ③日中韓－釜山港以外のアジア域内港（TS港）－欧州ルート

## 2) SEA & RAILサービス：国際高速船とコンテナ船活用

### (1) シベリア・ランドブリッジ（SLB） ★ウクライナ情勢によりリスク大

- ①日韓－極東ロシア港－欧州ルート
- ②日中－釜山港（TS港）－極東ロシア港－欧州ルート

### (2) 中欧班列（CRE）：日韓発貨物との接続が課題 ★SLBよりリスク小

- ①日韓－中国港湾（大連、厦門、威海等）－欧州ルート
- ②日本－釜山港（TS港）－中国港湾－欧州ルート
- ③日本－釜山港（TS港）－仁川港（TS港）－中国港湾－欧州ルート  
(国際高速船（RORO船）サービス活用)

# SLBの急成長

(TEU)

取扱量	2018年	増加率	2019年	増加率	2020年	増加率	2021年
ランドブリッジ全体	949,000	19.54%	1,134,400	25.39%	<b>1,422,400</b>	—	—
Export	341,000	24.22%	423,600	44.52%	<b>612,200</b>	—	—
Import	394,000	22.64%	483,200	21.73%	<b>588,200</b>	—	—
Transit	214,000	6.31%	227,500	-2.59%	<b>221,600</b>	—	—
日本発着	<b>70,267</b>	<b>2.47%</b>	<b>72,006</b>	<b>-19.9%</b>	<b>58,400</b>	—	—

2021年版「国際輸送ハンドブック」(オーシャンコマース)

2020年、2021年のデータ未発表

# 中欧班列の急成長

西暦	列車便数	輸送コンテナ数 (TEU)
2011	17	1,000
	147.1%	300.0%
2012	42	4,000
	90.5%	75.0%
2013	80	7,000
	285.0%	271.4%
2014	308	26,000
	164.6%	161.5%
2015	815	68,000
	108.8%	57.4%
2016	1,702	107,000
	115.8%	197.2%
2017	3,673	318,000
	73.6%	70.8%
2018	6,377	543,000
	29.0%	33.5%
<b>2019</b>	<b>8,225</b>	<b>725,000</b>
	<b>50.8%</b>	<b>56.6%</b>
<b>2020</b>	<b>12,400</b>	<b>1,135,000</b>
	<b>22.4%</b>	<b>29.0%</b>
<b>2021</b>	<b>15,183</b>	<b>1,464,000</b>

Withコロナ

(出所) 中鉄集装箱運輸有限公司HP: <http://www.crct.com> (2019.2.6アクセス)  
及びDailyCargo2020年11月17日付及び日本海事新聞2021年1月12日付及びDailyCargo2022年3月3日付より筆者作成

# ウクライナ情勢による影響

## ➤ 1) SLB

- ベラルーシ（ブレスト） - ポーランド（マワシェビチエ）ルート
- サンクトペテルブルグ - バルト海フィーダーサービス
- 貨物引き受け停止

## ➤ 2) 中欧班列

- ベラルーシ（ブレスト） - ポーランド（マワシェビチエ）ルート
- 貨物引き受け停止
- 代替輸送の拡充の方向性：西2通道が有力：
- カザフ（アクタウ） - カスピ海 - アゼルバイジャン（バクー）
- - ジョージア（ポチ） - 黒海 - ルーマニア（コンスタンツァ）
- - ジョージア - トルコ - 欧州



## 3. 東アジアの域内物流

# 海上輸送

## ● アジア域内航路（東アジア地域）

・ 2021年コンテナ荷動き量： 約4,700万TEU

（※）「日本海事センターの主要コンテナ航路の荷動き動向」より

### 1. 北東アジア航路

① 日韓航路：コンテナ船、RORO船

② 韓中航路： //

③ 日中航路： //

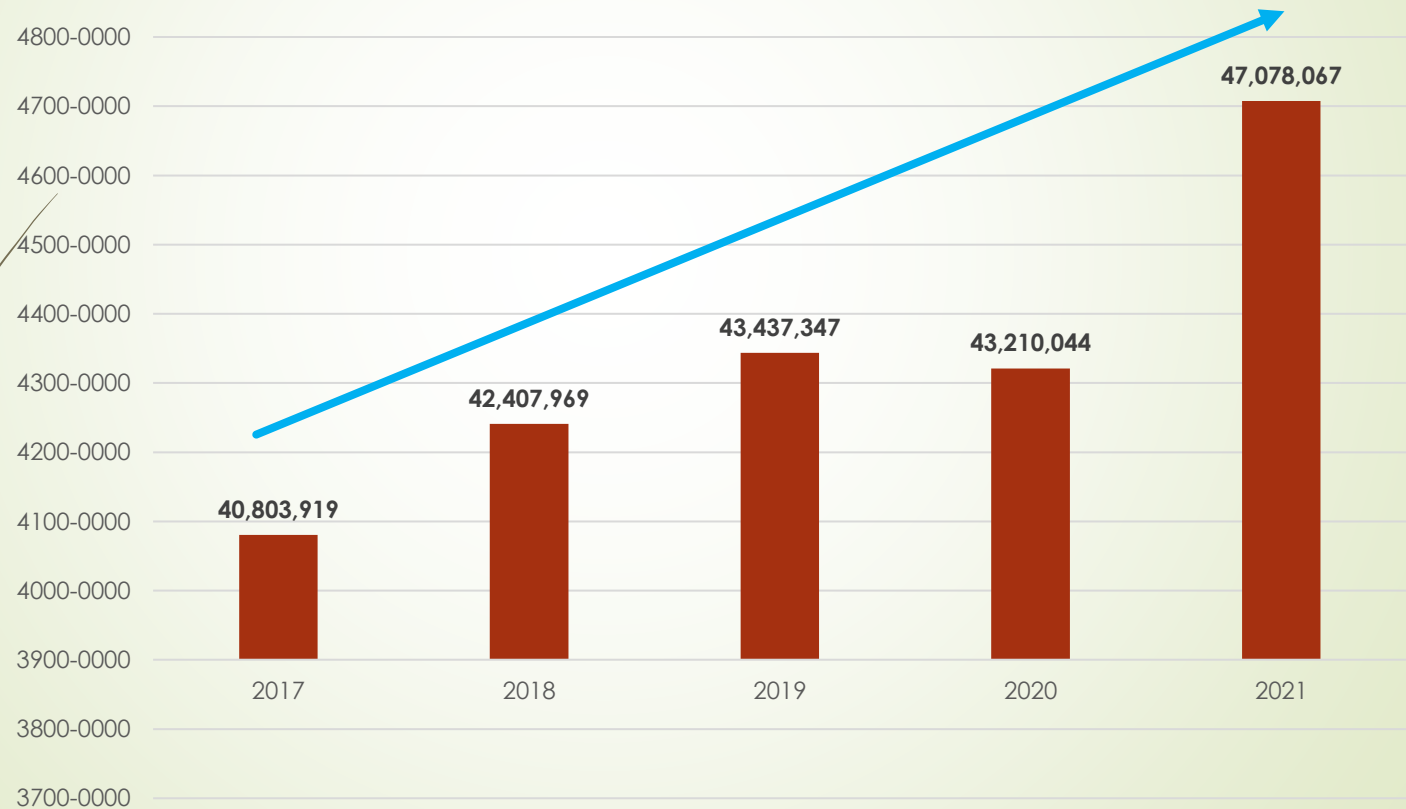
④ 台湾航路： //

⑤ 極東航路： //

### 2. 東南アジア航路：コンテナ船

# アジア域内航路荷動き

## アジア域内航路荷動き



グラフは（公財）日本海事センター企画研究部作成「主要コンテナ航路荷動き動向（速報値）」2022年3月24日付データより、筆者作成

# アジア域内航路：SITCのコンテナ船ネットワーク (日中韓とアセアン間のアジア域内物流の活性化)

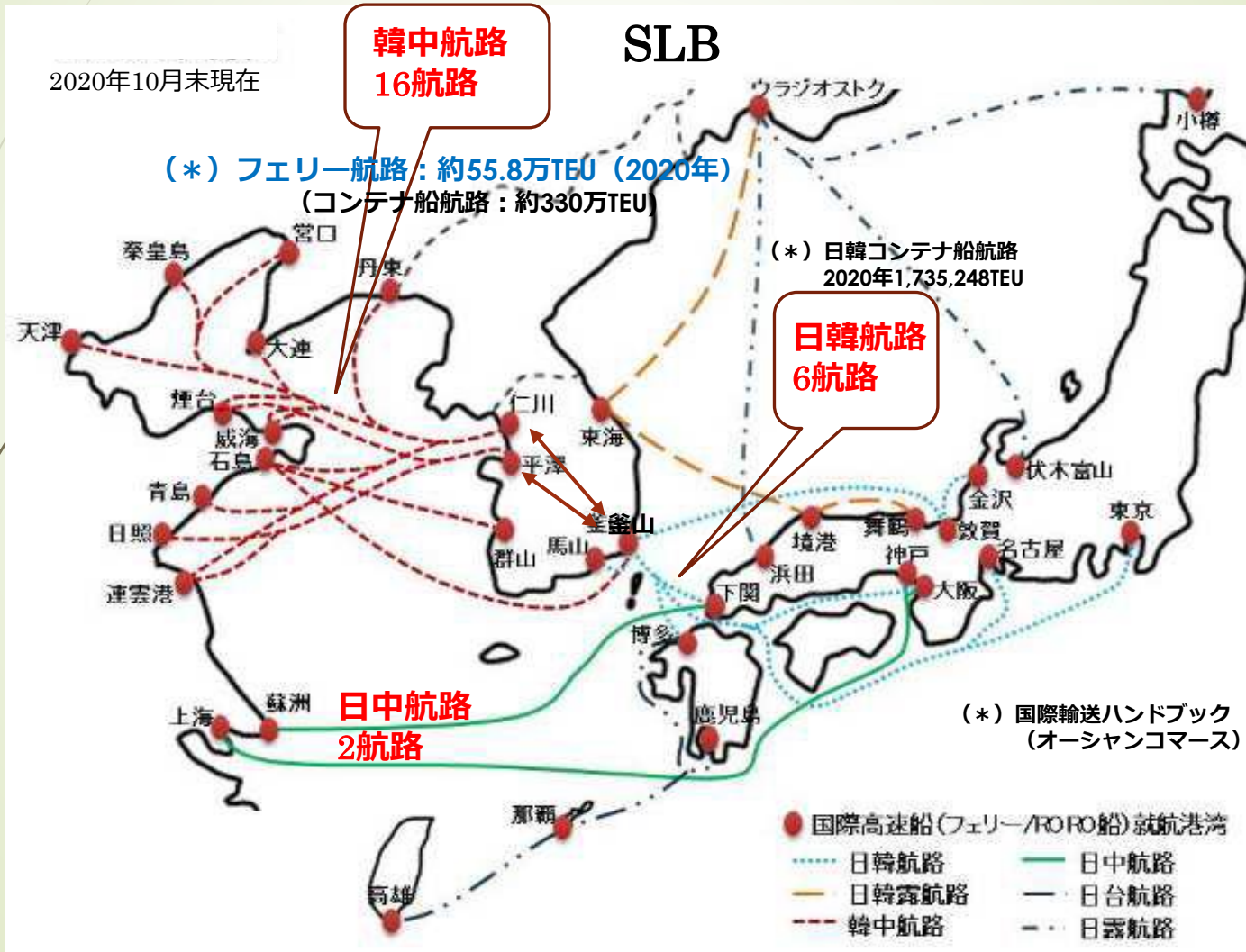


「アジア域内コンテナ船社SITCの新たなチャレンジ」 (中物研例会呂開献氏作成資料より)



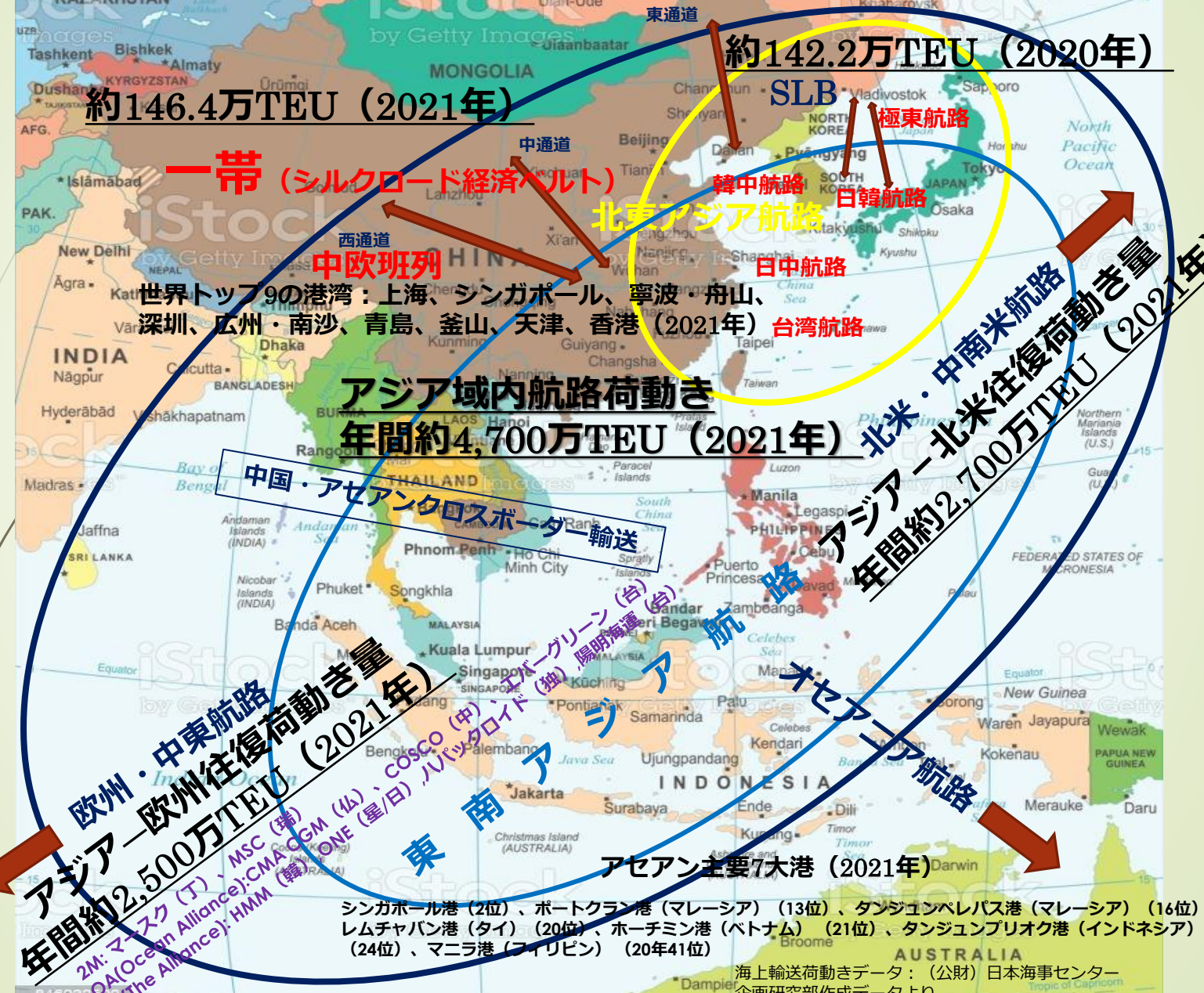
# 北東アジアにおける 国際高速船ネットワーク (日中韓の3国間物流の活性化)

中欧班列・中亞班列



出所：魏鍾振准教授の提供資料を筆者加工

# 東アジア国際物流の現況 (全荷動き量約1億TEU強)



2M: マスク (T)、MSC (韓)  
 OA (Ocean Alliance): CMA CGM (仏)、COSCO (中)、HMM (韓)  
 TA (The Alliance): ONE (暹/白)、Hap-Lloyd (独)、陽明海運 (台)

# 中国・アセアンのクロスボーダー輸送と 一帯一路との連携による活性化

- 1) チャイナ・プラス・ワン：クロスボーダー輸送を生み出した
- 2) RCEPによる原産地累積、関税引き下げ：中国西部とアセアンとの交易の成長への期待
- ◎SEA & RAIL：西部陸海新通道（New Land & SEA Corridor）2017年開始
  - ・鉄道（重慶・成都）－北部湾港（特に**欽州港**）－海路－アセアン
  - ※中越鉄海連運：欽州港－ベトナムの港湾 ハイフォン、ホーチミン
- ◎鉄道輸送
  - ・中国－ベトナム（中越班列）（2017年8月開始）  
重慶－ホーチミン、ハノイ、ドンダン
  - ・中国－ラオス（中老班列）（2021年12月3日開始）  
重慶－ビエンチャン
  - ・中国－ミャンマー（中緬班列）（中緬新通道：2022年5月23日開始）  
重慶－マンダレー

# 西部陸海新通道

## (New Land & SEA Corridor)

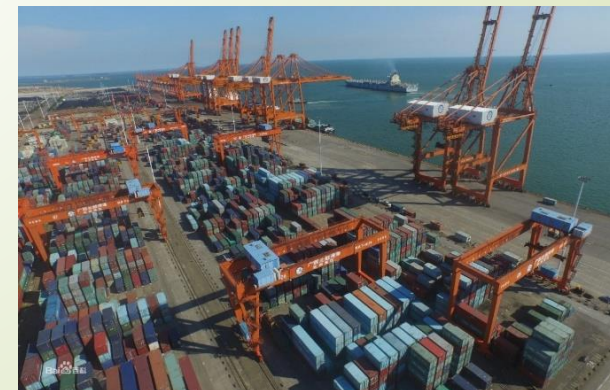
西部陸海新通道表示図



西部陸海新通道構築：2017年4月第1便重慶～欽州港

- ・「西部陸海新通道総合計画」（2019年8月15日国家発展改革委員会発）
- ・西部大開発の一貫・・・重慶と成都とアセアンの経済圏形成が目標
- ・重慶・成都と欽州とシンガポールをハブとする
- ・物流拠点港：欽州港、洋浦港、シンガポール港
- ・沿線ハブ：南寧、昆明、西安、貴陽、蘭州、ウルムチ、フフホト、銀川、西寧、湛江、遵義、柳州
- ・国境ターミナル：防城港、崇左、徳宏、紅河、シーサンパンナ

欽州港 出所：ウェブサイト百度百科より



出所：中華人民共和国国家発展和改革委員会HP  
「西部陸海新通道総合計画」より

# 動き出した西部陸海新通道サービスと 中越班列、中老班列



陸海新ルート運営有限公司

NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO., LTD.

A NEW PATTERN OF  
GLOBALIZED NETWORK  
WITH ACCURATE INTEGRATED SERVICE

グローバルネットワーク 一体化したサービス

一带一路の新ルート グローバルなプラットフォーム

THE NEW PASSAGE ON THE BELT AND ROAD A LARGE AND INTERCONNECTED PLATFORM



# 西部陸海新通道の 運営プラットフォーム会社・NLS

- 2015年：中新（重慶）戦略的接続性実証プロジェクトが正式始動
- 2016年：重慶市と貴州省の企業が戦略的協力協定に調印
- 重慶－貴州新通道の共同建設推進
- 2017年：渝桂新（重慶）複合輸送有限公司設立
- 列車開通テスト
- 2018年：国際陸海貿易新通道有限公司に社名変更
- 2019年：「13+1」省（区・市）が「西部陸海新通道建設協力に関する枠組み協定」締結
- 2020年：8月 陸海新通道運営有限公司（NLS）に社名変更
- 11月運営プラットフォーム会社として正式始動
- 広西省・重慶市・貴州省・甘粛省・新疆ウイグル・寧夏回族の
- 各政府が指定した大型国有企業と専門物流企業の合併会社
- RCEP下における大変重要な鉄道輸送業者

# 西部陸海新通道列車取扱貨物量

## 物流サービス 鉄道・海上輸送

NLS 陸海新通道运营有限公司  
NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO., LTD.

### 鉄道・海上輸送運営データ

2021年12月31日現在、国際鉄道・海上輸送列車（重慶-北部湾）は合計4,936本が運行され、コンテナ総量は247,540TEUに達する



# 西部陸海新通道・RAIL&SEA（1）

## 物流サービス 鉄道・海上輸送

NLS 陸海新通道运营有限公司  
NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO., LTD.

### 海運サービス 北部湾港-全世界

直接輸出ルート（東南アジア、日本・韓国、インド・パキスタン）

出発港	到着港	ルート	所要時間/日	備考
欽州港	ハイフォン	直航	10小时	CY-CY
欽州港	ホーチミン	直航	4	CY-CY
欽州港	レムチャバン	直航	6	CY-CY
欽州港	バンコク	直航	5	CY-CY
欽州港	パッタヤー	直航	10	CY-CY
欽州港	クラン	直航	11	CY-CY
欽州港	関単	直航	6	CY-CY
欽州港	マニラ	直航	13	CY-CY
欽州港	シハヌーク	直航	12	CY-CY
欽州港	東京	直航	6	CY-CY
欽州港	釜山	直航	7	CY-CY
欽州港	シンガポール	直航	5	CY-CY
欽州港	ナバシエバ	直航	14	CY-CY
欽州港	クアラルンプール	直航	17	CY-CY



欽州港 中国で最も東南アジアに近いゲートウェイ港で、東南アジアを中心とした直航路があり、2021年までに18の対外直接貿易路を持つ



# 西部陸海新通道・RAIL&SEA（2）

## 物流サービス 鉄道・海上輸送



### 海運サービス 北部湾港-全世界

香港・シンガポール・南沙・蛇口・塩田のトランジットを経て、外航大型船に接続し、最終的には世界航路のフルカバーを実現

月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
香港/蛇口/南沙	香港/蛇口/南沙	香港/蛇口/南沙	香港/蛇口/南沙	シンガポール/ 香港/蛇口/南沙	香港/シンガポ ール/蛇口/南沙/ 塩田	香港/蛇口/南沙

#### 輸出中継ルート（中東、インド、パキスタン）

出発港	到着港	ルート	所要時間/日	備考
欽州港	カラチ	中継	17	CY-CY
欽州港	チェンナイ	中継	20	CY-CY
欽州港	チッタ	中継	15	CY-CY
欽州港	ダンマーム	中継	23	CY-CY
欽州港	ジェッタ	中継	20	CY-CY
欽州港	ジュベル・アリ	中継	20	CY-CY
欽州港	ドバイ	中継	20	CY-CY

#### 輸出中継ルート（ヨーロッパ、アフリカ、アメリカ、オーストラリア、ニュージーランド）

出発港	到着港	ルート	所要時間/日	備考
欽州港	ハンブルク	中継	30	CY-CY
欽州港	ロッテルダム	中継	30	CY-CY
欽州港	ジェノバ	中継	30	CY-CY
欽州港	イスタンブール	中継	27	CY-CY
欽州港	アパパ	中継	33	CY-CY
欽州港	ロサンゼルス	中継	25	CY-CY
欽州港	シドニー	中継	20	CY-CY

# 西部陸海新通道・RAIL&SEA（3）

## 物流サービス 鉄道・海上輸送

NLS 陆海新通道运营有限公司  
NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO., LTD.

### 鉄道海上ダイレクト接続 重慶→ハイフォン/ホーチミン

- ▶重慶からハイフォンまで、わずか7日間という高速なタイムスケジュール
- ▶従来のLCLに比べ、20%のコスト削減を実現
- ▶商品の輸送を保証し、重慶で直接連結し、商品の損失と貨物の差を減らすことが可能
- ▶重慶の監査倉庫で通関し、検査の場合には、直接処理することが可能
- ▶四川省方面のフロントピックアップは0円下り（重慶-欽州）



発車地	運輸方式	国内目的地	所要時間	スケジュール	備考
団結村	鉄道輸送	欽州港	4日	木曜日	駅から港

### 輸出（欽州-ハイフォン）

出発港	輸送方式	目的港	所要時間	スケジュール	備考
欽州港	海船運輸	ハイフォン港	10時間	火曜日	CY-CY

# 中国・ベトナム鉄道（中越班列）

## 物流サービス クロスボーダー列車

NLS 陆海新通道运营有限公司  
NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO., LTD.

### 中国-ベトナム鉄道 重慶-ベトナム

ベトナムのハノイ駅、ホーチミン駅まで全線  
直通し、貨物が安全で最後までワンボックス

#### 上り（ベトナム-重慶）

出発駅	乗換	入国	到着駅	所要時間	頻度	備考
ベトナム（ホーチミン、ハノイ、ドンダン）	ベトナム ドンダン	広西 憑祥市	重慶 團結村	5-7日	測定中	駅から駅

#### 下り（重慶-ベトナム）

出発駅	出国	乗換	到着駅	所要時間	頻度	備考
重慶 團結村	広西 憑祥市	広西 憑祥市	ベトナム（ホーチミン、ハノイ、ドンダン）	5-7日	測定中	駅から駅



# 中国・ラオス鉄道(中老班列)

## 物流サービス クロスボーダー列車

NLS 陆海新通道运营有限公司  
NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO., LTD.

### 中国-ラオス鉄道 重慶-ラオス

ラオスのビエンチャン駅まで全線直通、貨物セキュリティ、最後までワンボックスで、南中半島諸国（ラオス、タイ、ミャンマーなど）へのワンストップサービス

上り（ラオス-重慶）

出発駅	出国	入国	到着駅	所要時間	頻度	備考
ラオス ビエンチャン南、 ナトゥー	ポーテン	雲南 モーハン	重慶 団結村	5日	週に1本	駅から駅

下行（重慶-老挝）

出発駅	出国	入国	到着駅	所要時間	頻度	備考
重慶 団結村	雲南 モーハン	ポーテン	ラオス ビエンチャン 南	5-7日	週に1本	駅から駅



タイ・ミャンマーまでの場合、所要時間は7-10日

# 東アジア地域クロスボーダー道路

## 物流サービス クロスボーダー列車

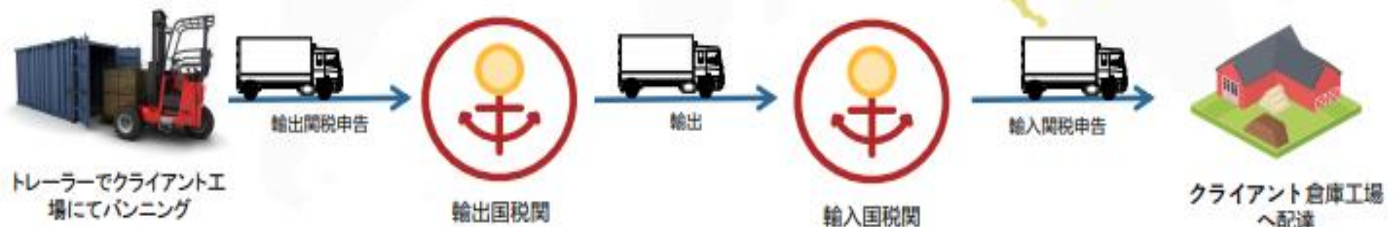
NLS 陆海新通道运营有限公司  
NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO., LTD.

### 東南アジア地域クロスボーダー道路

所要時間が最も短く、フレキシブルで発送する都度に出発が可能。ドアtoドアでワンストップサービスを提供

サービス対象:

- ✓ 時間的成約があり、鉄道での運送が難しい東南アジアの貨物
- ✓ 物流にフレキシブルさを求める貨物



# 中国・アセアंकロスボーダー輸送と 中欧班列の接続

## 物流サービス

## 中国-ヨーロッパ列車接続

NLS 陆海新通道运营有限公司  
NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO., LTD.

### 多様な複合運輸方式で中国ヨーロッパ列車に接続

ユーラシア大陸横断橋を陸海新ルートで結び、「一帯一路」をつなぎ、中国西部発展のための新たな戦略的ルートを提供



ヨーロッパの主要な鉄道駅に直通。  
ドイツ（デュイスブルク、ハンブルク）  
ポーランド（マワシェビチェ、ポズナン、ワルシャワ）  
ロシア（モスクワ）  
ハンガリー（ブダペスト）



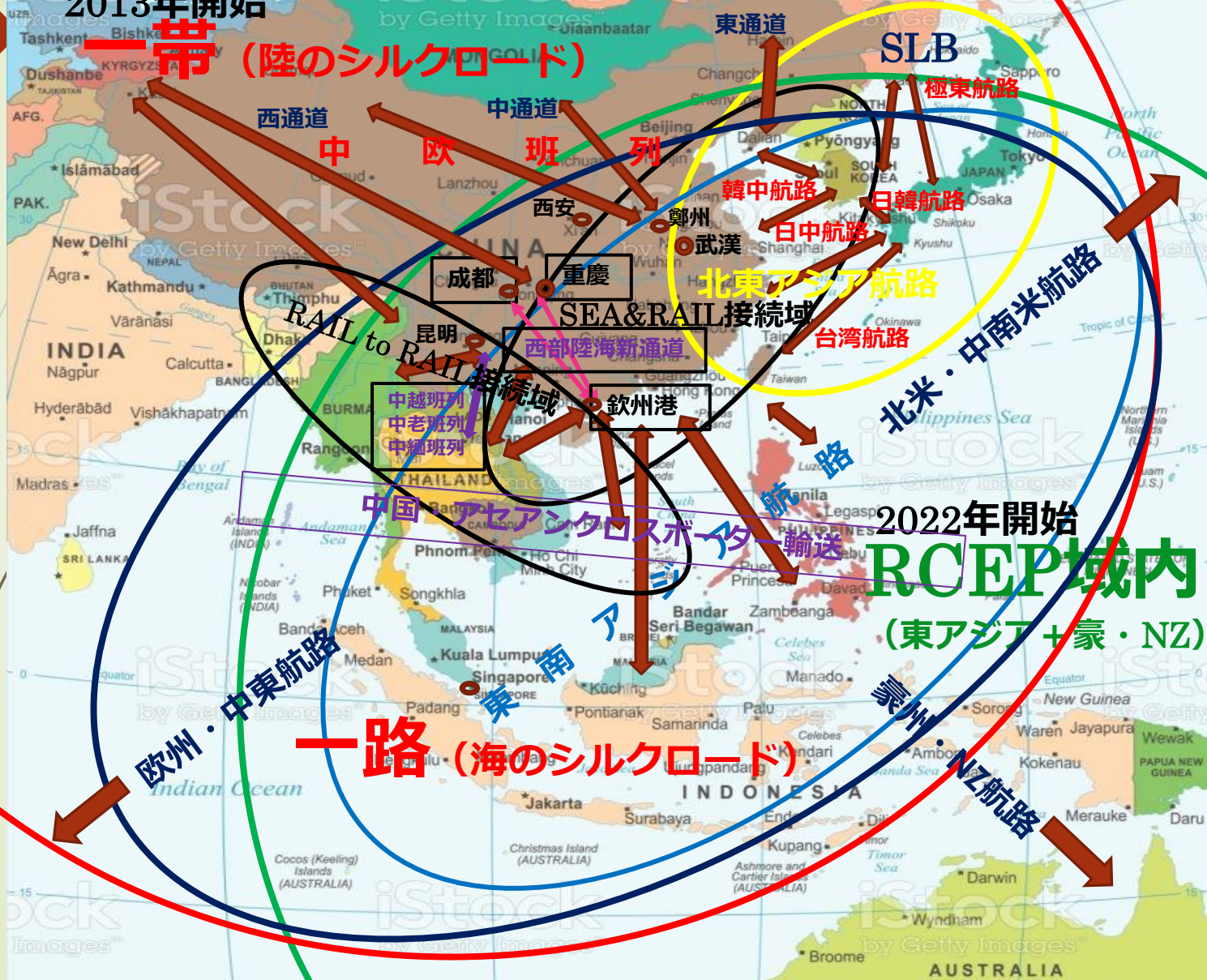
# 4. RCEP下とポストコロナの展望



# RCEP下の東アジア物流の動向と展望

2013年開始

**一帯** (陸のシルクロード)



2022年開始

**RCEP域内**  
(東アジア+豪・NZ)

2022年6月筆者作成

846932592



# 海上コンテナ輸送の持続可能性と 物流の輸送バランス

## 陸の物流

- 海上輸送と共存・補完するものにとらえる
- 海上輸送のリスク回避と位置付ける

## 海の物流

- 陸上輸送を海上輸送を補完するものと考え
- バランスの取れた輸送ルート構築が重要

# サプライチェーン再構築の展望

## ポストコロナ

### →サプライチェーン再構築のための輸送ルートと輸送モードの構築

- 海上コンテナ輸送の持続可能性と物流の輸送バランス及び海上輸送の混乱リスクを回避：中欧班列・SLBを欧州航路の相互補完的ルートと見なし、3ルート輸送のバランスの取れた組み合わせが重要
- 北東アジア貨と東南アジア貨と中国貨→重慶・成都で集約→中欧班列・中亜班列で中央アジア、欧州へ輸送可能
- 欽州港をハブ港として捉え、東南アジア主要港との接続性向上、北東アジアの釜山港・日本の五大港・北部九州港との連携性向上により、ルート変更も可能（北東アジア物流と東南アジア物流の融合）
  - ※沖縄と欽州港の接続可能性（沖縄は欽州港に最も近い日本港湾）
- 欽州港とシンガポール港との連携によるルートの多様性の利用（海上輸送と鉄道輸送の選択）

### →物流環境の変化

- 欽州港のハブ港化により上海港・深圳港・広州港等との港湾競争の激化
- 中国内の鉄道コンテナセンター駅・国際陸港・各港湾の提携と競争の激化
- 中国・アセアНКロスボーダー輸送の発展 →中国西部とアセアンの同一経済圏形成へ
- 日中韓アセアン及び欧米の船社を含む物流業者の対応：中欧班列と日中韓航路・東南アジア航路・欧州航路のバランスの取れた効率的活用の必要性  
鉄道輸送のコスト、輸送量の問題の飛躍的な改善の追求の必要性

# 東アジアの国際複合一貫輸送を支える 日中韓アセアンの相互協力の必要性

- ◎ 域内物流のサプライチェーンと域内と域外をつなぐサプライチェーンの再構築を支える物流ネットワークの構築の必要性
- ◎ RCEP下の東アジアの国際複合一貫輸送体制整備のための国際的協力の必要性




- ◎ 北東アジアと東南アジアの物流の連携と日中韓アセアンを連携する国際複合一貫輸送体制の整備
  - ① 輸送ルートと輸送モードの整備
  - ② 海運と港湾（内陸港も含む）と鉄道の接続ネットワークの構築
  - ③ 貿易手続き、税関手続きの効率化（DX推進）
  - ④ 海運・港湾・鉄道の自動化の推進（DX推進）



**物流をスムーズに流す！**





ご清聴ありがとうございました

報告資料に関するお問い合わせは、下記までお願いします。

[h-fukuyama@jpmac.or.jp](mailto:h-fukuyama@jpmac.or.jp)