



第2回JMC海事振興セミナー

RCEP下とポストコロナの東アジア物流の展望 — 総括コメント —

2022年6月15日

九州国際大学

男澤 智治

報告内容



1. RCEPとは？
2. RCEP下での中国の動き(ASEANとの連携強化)
3. 講演者の要旨(東アジア物流への対応)
4. 東アジア物流の展望

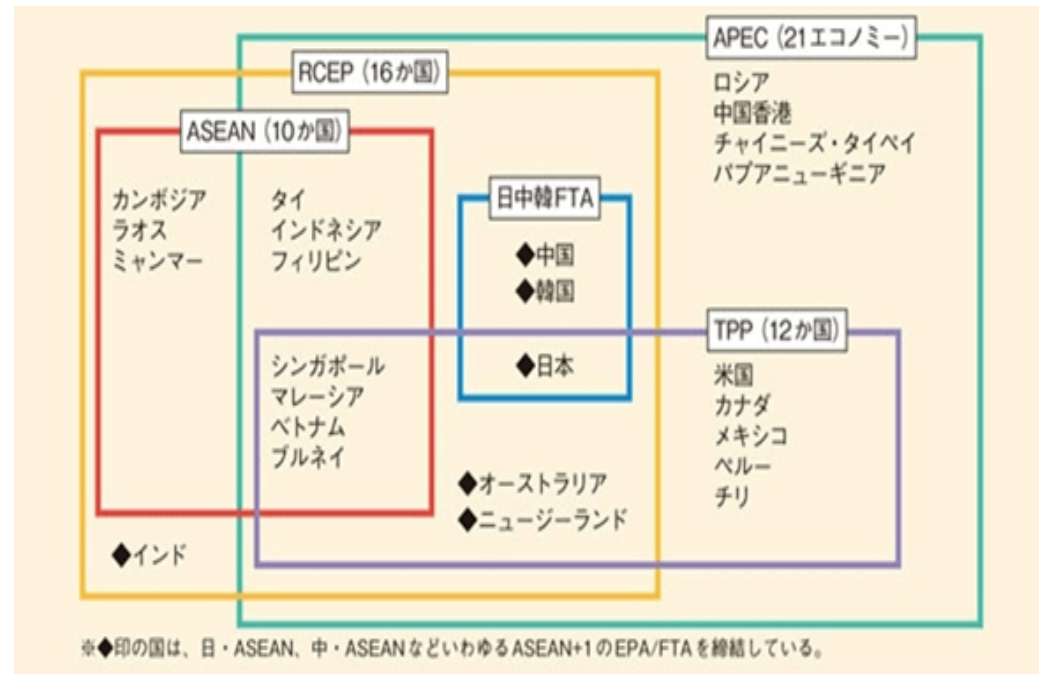


1. RCEPとは？

RCEPの署名と枠組み



2020年11月署名



注: 現在、RCEPではインド、TPPでは米国が加盟していない。

出所: <https://www.provej.jp/column/rg/rcep/> (2022年1月26日アクセス)。

RCEPとは



- 2012年11月、交渉立ち上げ
- 2022年1月1日、10カ国が先行して発効
- ASEAN10か国、日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランドなど15か国が参加(ASEANが主導)
- 本協定は、世界のGDP・貿易総額(輸出)及び人口の約3割、我が国の貿易総額のうち約5割を占める地域の経済連携協定

出所:外務省、財務省、農林水産省、経済産業省「地域的な包括的経済連携(RCEP)協定」、2021年11月.

RCEPの効果



- UNCTADの試算によると、RCEPで域内の貿易額は2%、約420億ドル拡大すると予想
- 国別では日本の恩恵が最も大きく、域内向け輸出は19年比で5.5%、金額で約200億ドル増加（特に、自動車分野）
- 日本政府はGDPの押し上げ効果を約15兆円とTPPの2倍に上ると試算

出所：日本経済新聞「RCEP1日発効、中韓と初のFTA」、2021年12月30日朝刊記事。

RCEPの課題



- 貿易手続きの簡素化

⇒RCEPでは、貨物到着後48時間以内に引き渡しが行われており、日本は77.8時間であり合致していない

⇒「保税搬入原則」の見直し

- 知的財産や電子商取引といった幅広い分野のルールを整備（技術流出の防止）

出所：平田義章「貿易手続きとインフラ構造改革（71）」日本海事新聞、2021年5月13日。

西日本新聞「巨大経済圏きょう始動」、2022年1月1日朝刊記事、「最大級経済圏実現へ始動」、2022年1月16日朝刊記事。

RCEPと貿易・物流（1）



- 米国のピーターソン国際経済研究所によれば、2030年までに輸出はRCEP域内貿易量が5,190億ドル増加すると予想
- 中国とASEANは二国間経済自由貿易協定を締結しており、RCEP発効によりその関係は一層促進
- クラクソンによれば、2021年、2022年のアジア域内のコンテナ貨物量はそれぞれ6.4%、5.0%増加

出所:「2022年のRCEP発効を睨んだライナー船社の輸送力拡充と港湾間競争」

『航運交易公報』2021年第12号(2021年3月30日出版).

RCEPと貿易・物流(2)



■ アジア域内航路において海運会社が輸送力を増強

2020年末までに、コスコ SHIPPING グループ(27.5万TEU)、マースク(27万TEU)など輸送力を増強、SITCは全輸送力を域内航路に投入...

■ ASEANコンテナ港湾の増強

シンガポール港(年間6500万TEUの海運中心)、タンジュンペラパス港(1250万TEU→3000万TEU)、レムチャバン港(1100万TEU→1800万TEU)、インドネシア・チラマヤ港建設、ヤンゴン港チィラワに多目的コンテナターミナル整備など.....

出所:「2022年のRCEP発効を睨んだライナー船社の輸送力拡充と港湾間競争」『航運交易公報』、2021年第12号(2021年3月30日出版).日本港湾協会『港湾』各号.ほか

東アジアの港湾開発状況(1)



国名	港湾名	開発内容
シンガポール	シンガポール	トゥアス港第1期が2021年11月30日に完成（2バース）。29haの新埋め立て地を含む414haに、2040年までに21バース、年間コンテナ処理能力6,500万TEUの世界最大の完全自動化コンテナターミナルを完成させる計画で、2015年から同国西部海岸を埋め立て、建設工事に着手している。
マレーシア	タンジュンペラパス	2030年までに年間処理能力を1,250万TEUから3,000万TEUに拡大する計画。
	クラン	西港においてコンテナターミナルの延伸が計画されており、2020年以降順次供用し、合計9ターミナルの供用により約1,500万TEUの増加が見込まれている。さらに、西港の南方のキャリー島においても計画があり、これらすべて整備されると、取扱能力は約6,000万TEUとなる。
タイ	レムチャバン	CPC Joint Venture（タイ・中国企業のコンソーシアム）は第3期を4年かけて開発し、2025年頃の供用開始を予定。第3期の完成後、コンテナ処理能力は1,100万TEUから1,800万TEUになる。
インドネシア	ジャカルタ	タンジュンプリオク港を補完する新港としてチラマヤ港建設を計画、さらにタンジュンプリオク港の沖合を埋め立て、新ターミナルを整備。年間処理能力を400万TEUから1,050万TEUへ拡大。
台湾	高雄	第7コンテナターミナルが2023年全面稼働する見通し。東アジア地域における高雄港の中継拠点機能の強化。

出所: 日本港湾協会『港湾』各号.(株)オーシャンコマース『国際輸送ハンドブック2022年版』、2021年12月.

東アジアの港湾開発状況(2)



国名	港湾名	開発内容
ミャンマー	ヤンゴン港ティラワ	ヤンゴン港は河川港であり、船舶の入出港に支障あり。そこで、下流にティラワ多目的コンテナターミナルが整備され、2018年12月、フェーズⅠの工事が完了した。
ベトナム	ラックフェン	ラックフェン地区に国際大水深港を建設する。ベトナム政府の計画では、2030年までにコンテナ用16バース、一般雑貨用7バース整備、年間取扱量115～125百万トンを目指す。
	リエンチュウ	リエンチュウはダナン湾の西側に位置し、コンテナ船の大型化に対応して、8,000TEU積みを対象に水深14mとなっている。第一フェーズ、第二フェーズで合計4バースを整備、175万TEU程度を取り扱う。
カンボジア	シハヌークビル	シハヌークビル港湾公社の長期計画では、新コンテナターミナルは需要に応じて3つのフェーズで整備されることになっており、フェーズⅠでは水深14.5m、延長350mのコンテナターミナルが設計されている。2023年にはコンテナ取扱量が115万TEUを超えると見込んでいる。その他、民間による港湾開発やプノンペンとの高速道路も建設中である。
フィリピン	マニラ	2021年1月、マニラ港コンテナターミナルの新たな岸壁の拡張部分が供用開始。600mの連続バースとなり、8,000TEU以上の船舶が着岸可能となった。
中国	広州・南沙地区	2019年2月、政府による「広東・香港・マカオ大湾区計画」の推進発表。2022年までに世界的バイエリアの基礎形成、2035年までに世界的バイエリアの完成を掲げている。
韓国	仁川	仁川新港は経済自由地域に含まれ、最終的に約2,000haに及ぶ大規模な開発を推進中。特に仁川国際空港と連携し、ロジスティクス・パークの開発を行っている。
	麗水・光陽	複数港湾の一体運営を実施。2020年11月に発表した海洋水産部の戦略方針では、光陽地区3-2段階において、2026年までに荷役機械の自動化を構築すると発表。

出所: 日本港湾協会『港湾』各号.



2. RCEP下での中国の動き

中国とシンガポールとの連携



- 重慶市とシンガポール間で「関与建設中新(重慶)戦略性互連互通示範項目的枠架協議」を締結(2015年11月)

→国際陸海貿易新ルートの整備促進

→重慶と欽州間の貨物鉄道の運行開始(2017年9月25日)

列車運行数4,596便(2020年)

新ルート関連のコンテナ10万TEU超え(2020年6月8日までの合計)

- 中国とシンガポールによる合弁事業である「中新互联互通(重慶)物流发展有限公司(SSCCS)」を成立(2017年11月24日)

出所:程天敏「中国の西部地域における国際陸海貿易新ルートの整備と展望—

重慶市を中心に—」『中央大学経済研究所年報』、第53号(1)(2021)pp.417-438.

ASEANとの新たなルート構築 — 国際陸海貿易新通道 —



出所: JETRO海外調査部中国北アジア課『欧州、そして東南アジアへ、
広まる物流ルートの選択肢(中国)―「国際陸海貿易新通道」「中欧班列」の活
用可能性』、2019年5月、6ページ。

国際陸海貿易新通道



■ 全体計画発展目標

→2025年までに鉄道・海上コンテナ輸送量が50万TEUに到達(2017年:2,484TEU→2021年:102,838TEU)

→2035年までに本ルートが全面的に完成

出所:呂開献「一帯一路の新しいルートとその可能性」、中国物流研究会講演資料、2022年4月21日.

新通道下での欽州港



- ベトナム国境まで直線距離で約100km
- 北部湾・PSA国際コンテナターミナル(BPCT)が運営
(2015年9月設立)
- 2013年の60.1万TEUから2020年395万TEU(47位)
- BPCTは約20社の海運会社と連携し、アジア地域向けの
国際コンテナ航路を拡充



出所:JETRO海外調査部中国北アジア課『欧州、そして東南アジアへ、広まる物流ルートを選択肢(中国)―「国際陸海貿易新通道:「中欧班列」の活用可能性―』、2019年5月.
日本海事新聞「2020年世界のコンテナ港トップ100」、2021年9月7日記事.

新通道下での欽州鉄道コンテナセンター駅



- 敷地面積は約1268ムー(84.6万㎡)、取扱能力は105万TEU
- 2019年6月30日、欽州からデュイスブルグへ出発
- 2021年8月末までの西部陸海新ルートを通じたコンテナ本数は合計で60.7万TEU
- 欽州鉄道コンテナセンター駅の機能強化

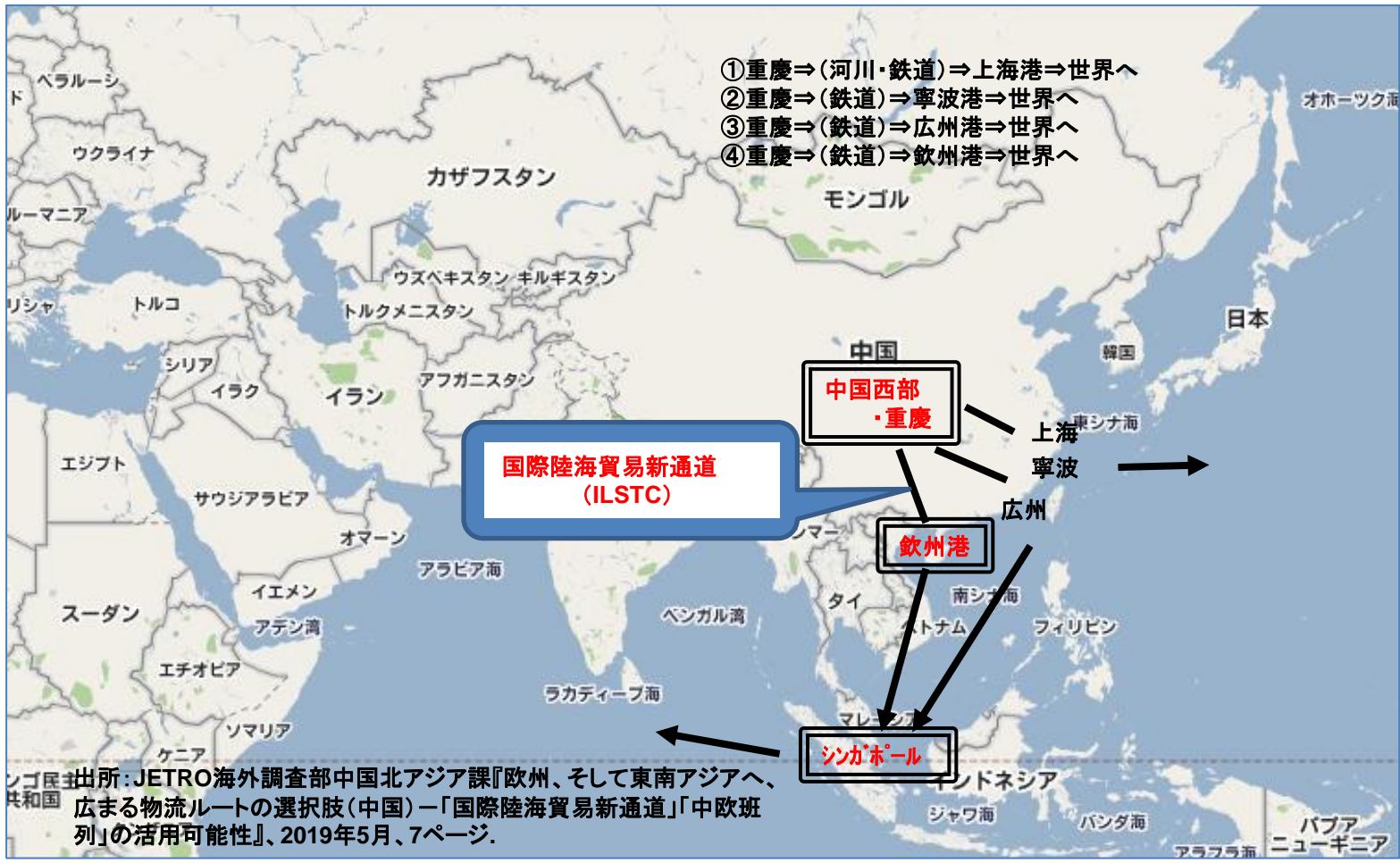


- ①ハブ機能・・・鉄水連運、公鉄連運の強化
- ②ノード機能・・・輸送モードの自由な選択、顧客ニーズに基づいたサービス
- ③プラットフォーム機能・・・ASEAN企業の誘致、情報プラットフォームなど

出所: Japanese.china.org.cn/life/2019-07/01/content_74939909.htm (2022年3月14日アクセス).

周瑾「欽州鉄道コンテナ取扱駅の国際陸海貿易新通道の機能研究」『鉄道貨運』、2020年4月、25-28ページ。

SSCCSが提供する4つの複合一貫輸送サービス



- ①重慶⇒(河川・鉄道)⇒上海港⇒世界へ
- ②重慶⇒(鉄道)⇒寧波港⇒世界へ
- ③重慶⇒(鉄道)⇒広州港⇒世界へ
- ④重慶⇒(鉄道)⇒欽州港⇒世界へ

国際陸海貿易新通道
(ILSTC)

中国西部
・重慶

欽州港

シンガポール

出所: JETRO海外調査部中国北アジア課「欧州、そして東南アジアへ、広まる物流ルートの選択肢(中国)―「国際陸海貿易新通道」「中欧班列」の活用可能性」、2019年5月、7ページ。

新通道の運営について



- 2020年8月、陸海新ルート運営有限会社が設立され、5つの地域会社と専門会社が同時に設立
- 外航船社23社、内航船社3社、物流・貿易会社200社超と連携
- 「五位一体」サービス、具体的には「物流サービス」「貿易サービス」「産業サービス」「データサービス」「金融サービス」を一体的運営

出所：呂開獻「一帯一路の新しいルートとその可能性」、中国物流研究会講演資料、2022年4月21日。

中国とラオスとの連携



- 2021年12月3日、ラオスと中国を直結する鉄道が**開通**
- 昆明・ビエンチャン間10時間余り
- 開業1カ月の鉄道利用貨物は17万トン(うち国際貨物は5万トン)、380本の貨物列車運行、貿易額は円換算で91億円
- 輸送貨物はゴムや化学肥料、雑貨に加え、電子、太陽光発電、通信関連製品や車、野菜、生花などの利用あり



出所:西日本新聞「**一带一路 東南アジアと連結**」、2021年12月4日朝刊記事、日本海事新聞「**老鐵路が変える インドシナ物流(上)**」、2022年1月20日。

中国—ASEAN・中越・中老との鉄道連携



- 「西部陸海新通路」は17年の178便から2021年は前年比3割増で6000便を超え、17年4月の路線開通以降、累計1万4000便を突破、重慶を中心に13省・47市・91駅まで発着駅を拡大、1日平均22便程度運行
- 中越班列は17年秋に開通、18年59便、21年は前年比2.1倍の346便
- 中老班列も、中国各地からの新路線が続々開通

出所：Daily Cargo電子版「中国-アセアン貨物鉄道＜21年＞西部陸海6000便、「中越」「中老」続々開通」(2022年1月26日)。

タイーラオス 貨物網計画



- タイ国鉄は2026年までに、駅周辺で約43万㎡に及ぶ物流拠点の完成を目指す
- タイーラオス間の貨物列車の運行本数を現在の1日2往復から26年には24往復にする
- 21年12月、「ビエンチャン・ロジスティクス・パーク」が開業
→内陸港、輸出加工区、オフィス、商業地区を整備
- タイ、マレーシアを通過してシンガポールまでの整備は不透明

出所：日本経済新聞「タイーラオス貨物網計画」2022年3月30日朝刊記事。



3. 講演者の要旨 (東アジア物流への対応)

特別講演(1)



■ 国際物流における東アジアの重要性

- ・アジアを中心とした貿易額は急速に拡大
- ・アジア域内での国際分業の進展
- ・日本の貿易額の43%(中国・韓国・ASEAN)

■ 物流施策大綱について

- ・物流DXや標準化、労働力不足への対応、持続可能な物流ネットワークの構築

■ 日中韓物流大臣会合に基づく取組

- ・強靱な物流ネットワーク、シームレス物流、環境にやさしい物流

特別講演(2)



■ 日ASEAN交通連携に基づく取組

- ・パクセー・アクションプラン(2013年12月)

⇒交通円滑化(コールドチェーン、物流人材育成、グリーン物流の推進)

■ 東アジア物流における昨今の課題

- ・国際海上コンテナ輸送の需給逼迫

- ・ウクライナ情勢悪化に伴う影響

- ・中国・上海市のロックダウンに伴う影響

基調講演



■ セミナーの背景とポイント

- ・世界的な海上コンテナ輸送の混乱・・・コンテナ不足、運賃高騰
- ・RCEPの発効(2022年1月1日)・・・日中韓+ASEANの連携
- ・ポストコロナに向けて・・・SCM再構築と東アジア物流の変化

■ 東アジアの欧州向け物流・・・海上、SEA & RAIL

■ 東アジアの域内物流・・・増加傾向、国際高速船ネットワーク、西部陸海新通道など

■ RCEP下とポストコロナの展望

- ・・・SCM再構築のための輸送ルートと輸送モードの構築

物流環境の変化(港湾競争、国際陸港・各港湾の提携と競争の激化)

日中韓・ASEAN及び欧米の船社を含む物流業者の対応

→日中韓・ASEANを接続する国際複合一貫輸送体制の整備(4つの視点を提示)

日本企業の取組みと課題



- 日本の物流企業の海外進出地域は、東南アジア・北東アジアが全体の62.5%を占める。国別では、中国+ASEAN6が中心。
- 東アジア向け複合輸送ルートは、日韓、日中、シンガポール経由マレーシア、CLB、SLBなど多彩なルートが構築
- 2022年に入り、NXホールディングスによる中国ーラオス鉄道を利用したルートやロシア回避の欧州ルートが構築
- 日本の物流企業の課題
 - ・・・東アジアに数多く進出しているが、他社と比べ売上高や労働生産性が低い
- ポスト・コロナ後の変化
 - ・・・非接触化・自動化・無人化・省人化が顕在化
 - ・・・モーダルシフト
 - ・・・データやコードの標準化によるデジタル化のトレンドの顕在化

韓国の国際物流への取組みと課題



- 韓国では中間財貿易額が多い(半数はアジア域内)
- 国際高速船は、1990年の6航路から2022年2月末、24航路
- シームレス物流(シャーシの相互通行)の構築(日韓・韓中間)
- 「ナインブリッジ戦略」・・・TCR・TSRとの連結
- ・・・韓国企業によるユーラシア横断の輸送量は20年間で18倍(2020→2040年)
- 韓国における国際物流の課題
- ・・・国際高速船航路に対する認知と信頼性
- ・・・北東アジアにおける国際高速船の廃止(13航路廃止:2005年～2020年)
- ・・・シャーシの相互通行の拡大に向けた課題
- ・・・ユーラシア横断鉄道の利用に関する課題

SITCグループの取り組み(1)



- アジア地域における効率的で高品質な物流サービスの構築
- 自営を主とし、海陸が一体化したネットワークを構築
- 2021年6月30日現在、94隻の船舶を運航し、14の国・地域、72の主要港、75の航路にサービスを提供(中国ー日本、ハイフォン、ホーチミン、バンコク・・・など)
- SITCの物流発展方向としては、「統合的かつ効率的なサプライチェーンモデルを構築」とある。
- 中国内陸部の輸出入海上鉄道輸送
- 越境海上鉄道複合輸送(日本/東南アジア・厦門・ロシア間、日本/韓国/東南アジア-天津-モンゴル・ウランバートル間、日本/東南アジア-青島/連雲港-中央アジア間、中国-ラオス鉄道:昆明-モーハン-ボーテン-ビエンチャン間)

SITCグループの取り組み(2)



- 2010年8月8日、北部湾にて日本航路の初航海を実施
- 2011年2月、SITC南寧を設立
- 2017年、西部陸海新ルートが正式に開通、海上鉄道輸送事業を本格展開
- 2019年、中国鉄道コンテナ本部と提携し、内陸の集荷を海上と鉄道でアジアの主要拠点への輸送が可能に
- 2021年、北部湾港の高速な発展

⇒SITCグループはRCEPを見越した新ルートの展開に合わせたアジア域内航路を充実させている

出所：呂開献「一带一路の新しいルートとその可能性」、中国物流研究会講演資料、
2022年4月21日ほか。



4. 東アジア物流の展望

東アジア物流の展望(1)



- 中欧班列から国際陸海貿易新通道へと発展し、中国・シンガポールを基軸としながら、東アジア物流網が再編
 - 中国諸国とASEAN諸国がシンガポールを經由する海路で結合されるなら、・・・中国西部(重慶)とASEAN諸国との輸送ルートが上海港経由から欽州港経由に転換
- 日中航路の貨物が東南アジア航路に奪われる可能性大
- ASEANから欧州向けは、欧州航路も中欧班列も利用可能
 - 日韓発貨物とASEAN発貨物を重慶や成都に集約し、欧州に輸送することも可能

東アジア物流の展望(2)



- 日本企業は、日本諸港から中国沿岸港、さらには中国内陸部から中央アジア、欧州向け中欧班列の利用が可能
- ASEANに進出している日系企業は、中央アジアや欧州へ輸送する際に国際陸海貿易新通道を利用が可能
- サプライヤーは顧客に対し、物流企業は荷主に対し、商品の種類やロット、納期、コスト等の組み合わせで、多様な提案が可能(輸送の選択肢が拡大)
- 多様な国際物流ルートが構築されたのは評価できるが、多くの国を経由するためリスクも伴う。⇒ロシアによるウクライナ侵攻
- さらなる発展のためには、日中韓+ASEANの協力体制が必要

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。

ozawa@cb.kiu.ac.jp