

5. 海上荷動・国際物流

1)「主要コンテナ航路の荷動き動向(速報値)」

(日本海事センター2021年4月～2022年3月発表)

研究員 後藤洋政

2)「コンテナ運賃の指標と物価に与える影響の整理」

(日本海事新聞 2022年1月)

研究員 後藤洋政

3)「海上コンテナ荷動きと市況の動向」

(第1回 JOC 海事振興セミナー 2022年3月)

研究員 後藤洋政

4)「新型コロナが国際物流に与えた影響と今後の見通し」

(第1回 JOC 海事振興セミナー 2022年3月)

拓殖大学商学部教授・客員研究員 松田琢磨

5)「ポストコロナと RCEP 下の東アジア物流の展望」

(日本海事新聞 2021年5月)

客員研究員 福山秀夫

6)「中欧班列の急成長と北東アジア物流・国際陸港の戦略と日韓発貨物」

(雑誌うみ 64号 2021年5月)

客員研究員 福山秀夫

7)「一帯一路と日中韓ロジスティクスの展望」

(Daily Cargo 2021 年 6 月)

客員研究員 福山秀夫

8)「日本の欧州行き物流と韓国港湾」

(KOTRA 主催「日本の製造・物流と韓国港湾の役割セミナー」

2021 年 11 月)

客員研究員 福山秀夫

9)「「中欧班列」の現況と将来の展望」

(日本国際貿易促進協会「国際貿易」2021 年 12 月、2022 年 1 月)

客員研究員 福山秀夫

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北 米 航 路

往航（2021 年 3 月）1,815,309TEU（78.1%増）（2020 年 3 月：1,019,020TEU）

・《3 月単月で最高。昨年の反動で急増、中国積みは前年比 158.4%増。》

復航（2021 年 1 月）515,425TEU（7.5%減）（2020 年 1 月：557,135TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 78.1%増で 9 か月連続のプラス。2021 年 3 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 103.0%増の 4,730 ドル/TEU で 11 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 7.5%減で、2 か月連続のマイナス。2021 年 3 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 10.3%増の 860 ドル/TEU で 11 か月連続のプラス。

欧 州 航 路

往航（2021 年 2 月）1,158,537TEU（71.3 %増）（2020 年 2 月：676,197TEU）

・《昨年の反動もあり、前年比 71.3%増。》

復航（2021 年 2 月）632,222TEU（0.6%減）（2020 年 2 月：635,948TEU）

- 欧州往航（アジアから欧州）は前年比 71.3 %増で 3 か月振りのプラス。2021 年 3 月の中国（塩田）-英国（フェリックストウ）間の運賃は前年比 300.0%増の 4,800 ドル/TEU で 10 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は前年比 0.6%減で 2 か月連続のマイナス。2021 年 3 月の英国（フェリックストウ）-中国(塩田)間の運賃は前年比 33.9%増の 1,580 ドル/TEU で 16 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2021 年 2 月）677,788 トン（1.7%減）（2020 年 2 月：689,214 トン）

復航（2021 年 2 月）1,611,576 トン（111.6%増）（2020 年 2 月：761,655 トン）

・《20 年 4 月以来の増加、前年比 111.6%増。》

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 1.7%減で 8 か月振りのマイナス。金額ベースでは前年比 4.3%増の 6,337 億円で 3 か月連続のプラス。2021 年 3 月の横浜-上海間の運賃は前年比 12.5%増の 540 ドル/TEU で 4 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 111.6%増で 10 か月振りのプラス。金額ベースでは前年比 152.4%増の 1 兆 196 億円で 2 か月振りのプラス。2021 年 2 月の上海-横浜間の運賃は前年比 33.3%増の 920 ドル/TEU で 13 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2021 年 2 月）2,757,568 TEU（12.5%増）（2020 年 2 月：2,451,121TEU）

- CTS 社による集計では、前年比 12.5%増となる 275.8 万 TEU で 9 か月連続のプラス。2021 年 3 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 66.6%増の 1,513 ドル/FEU で 8 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北 米 航 路

往航（2021 年 4 月）1,717,991TEU（28.9%増）（2020 年 4 月：1,333,130TEU）

・《4 月単月で過去最高を更新。（19 年 4 月：136.5 万 TEU）》

復航（2021 年 2 月）512,537TEU（9.9%減）（2020 年 2 月：568,953TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 28.9%増で 10 か月連続のプラス。2021 年 4 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 124.9%増の 4,970 ドル/TEU で 12 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 9.9%減で、3 か月連続のマイナス。2021 年 4 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 62.0%増の 1280 ドル/TEU で 12 か月連続のプラス。

欧 州 航 路

往航（2021 年 3 月）1,403,228TEU（9.3 %増）（2020 年 3 月：1,283,436TEU）

・《往復航ともに統計開始以来、3 月単月としては最高》

復航（2021 年 3 月）715,408TEU（13.8%増）（2020 年 3 月：628,456TEU）

- 欧州往航（アジアから欧州）は前年比 9.3 %増で 2 か月連続のプラス。2021 年 4 月の中国（塩田）-英国（フェリックストウ）間の運賃は前年比 282.2%増の 4,510 ドル/TEU で 11 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は前年比 13.8%増で 2 か月連続のプラス。2021 年 4 月の英国（フェリックストウ）-中国（塩田）間の運賃は前年比 16.3%増の 1,500 ドル/TEU で 17 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2021 年 3 月）957,794 トン（20.9%増）（2020 年 3 月：792,378 トン）

・《上位品目を中心に増加し、紙類は半減も全体では前年比 20.9%増》

復航（2021 年 3 月）1,803,326 トン（4.6%増）（2020 年 3 月：1,723,852 トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 20.9%増で 2 か月振りのプラス。金額ベースでは前年比 40.9%増の 9,096 億円で 4 か月連続のプラス。2021 年 4 月の横浜-上海間の運賃は前年比 10.2%増の 540 ドル/TEU で 5 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 4.6%増で 2 か月連続のプラス。金額ベースでは前年比 15.1%増の 1 兆 680 億円で 2 か月連続のプラス。2021 年 4 月の上海-横浜間の運賃は前年比 24.6%増の 860 ドル/TEU で 14 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2021 年 3 月）3,937,696 TEU（12.2%増）（2020 年 3 月：3,508,014TEU）

- CTS 社による集計では、前年比 12.2%増となる 393.8 万 TEU で 10 か月連続のプラス。2021 年 4 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 52.2%増の 1,368 ドル/FEU で 9 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北 米 航 路

往航（2021 年 5 月）1,860,945TEU（50.6%増）（2020 年 5 月：1,236,001TEU）

・《5 月単月で過去最高を更新（19 年 5 月：153 万 TEU）日本積みは前年比 63.7%増》

復航（2021 年 3 月）604,887TEU（9.3%増）（2020 年 3 月：553,277TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 50.6%増で 11 か月連続のプラス。2021 年 5 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 204.7%増の 7,740 ドル/TEU で 13 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 9.3%増で、4 か月ぶりのプラス。2021 年 5 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 66.3%増の 1330 ドル/TEU で 13 か月連続のプラス。

欧 州 航 路

往航（2021 年 4 月）1,420,547TEU（24.2 % 増）（2020 年 4 月：1,143,383TEU）

復航（2021 年 4 月）655,297TEU（1.5%増）（2020 年 4 月：645,783TEU）

- 欧州往航（アジアから欧州）は前年比 24.2 % 増で 3 か月連続のプラス。2021 年 5 月の中国（塩田）-英国（フェリックストウ）間の運賃は前年比 541.1%増の 7,180 ドル/TEU で 12 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は前年比 1.5%増で 3 か月連続のプラス。2021 年 5 月の英国（フェリックストウ）-中国(塩田)間の運賃は前年比 26.7%増の 1,660 ドル/TEU で 18 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2021 年 4 月）852,732 トン（4.8%増）（2020 年 4 月：813,619 トン）

・《紙類の大幅減が続くも、上位品目を中心に増加し全体では前年比 4.8%増》

復航（2021 年 4 月）1,908,944 トン（2.8%減）（2020 年 4 月：1,963,258 トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 4.8%増で 2 か月連続のプラス。金額ベースでは前年比 25.1%増の 8,300 億円で 5 か月連続のプラス。2021 年 5 月の横浜-上海間の運賃は前年比 19.6%増の 550 ドル/TEU で 6 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 2.8%減で 3 か月ぶりのマイナス。金額ベースでは前年比 2.4%減の 1 兆 1926 億円で 3 か月ぶりのマイナス。2021 年 5 月の上海-横浜間の運賃は前年比 25.0 % 増の 850 ドル/TEU で 15 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2021 年 4 月）3,741,077 TEU（11.0%増）（2020 年 4 月：3,369,978TEU）

・《荷動き量は、統計開始以来 4 月単月としては最高》

- CTS 社による集計では、前年比 11.0%増となる 374.1 万 TEU で 11 か月連続のプラス。2021 年 5 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 67.1%増の 1,424 ドル/FEU で 10 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北 米 航 路

往航（2021 年 6 月）1,696,336TEU（26.8%増）（2020 年 6 月：1,338,048TEU）

・《1-6 月合計は 38.1%増の 1,059.7 万 TEU と、上半期では初の 1,000 万 TEU 超え》

復航（2021 年 4 月）564,189TEU（4.1%増）（2020 年 4 月：541,984TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 26.8%増で 12 か月連続のプラス。2021 年 6 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 312.3%増の 10,020 ドル/TEU で 14 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 4.1%増で、2 か月連続のプラス。2021 年 6 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 71.3%増の 1370 ドル/TEU で 14 か月連続のプラス。

欧 州 航 路

往航（2021 年 5 月）1,437,250TEU（19.6 % 増）（2020 年 5 月：1,201,918TEU）

復航（2021 年 5 月）690,986TEU（0.8%減）（2020 年 5 月：696,843TEU）

・《中華地域揚が前年比 7.7%減、4 ヶ月振りの減少》

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 19.6 % 増で 4 か月連続のプラス。2021 年 6 月の中国（塩田）-英国（フェリックスストウ）間の運賃は前年比 459.7%増の 6,660 ドル/TEU で 13 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 0.8%減で 4 か月ぶりのマイナス。2021 年 6 月の英国（フェリックスストウ）-中国(塩田)間の運賃は前年比 22.6%増の 1,680 ドル/TEU で 19 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2021 年 5 月）740,843 トン（4.3%減）（2020 年 5 月：774,371 トン）

・《紙類を中心に減少し、統計開始以来 5 月単月としては最低》

復航（2021 年 5 月）1,741,040 トン（1.9%増）（2020 年 5 月：1,708,088 トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 4.3%減で 3 か月ぶりのマイナス。金額ベースでは前年比 14.9%増の 7,319 億円で 6 か月連続のプラス。2021 年 6 月の横浜-上海間の運賃は前年比 22.2%増の 550 ドル/TEU で 7 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 1.9%増で 2 か月ぶりのプラス。金額ベースでは前年比 2.8%減の 1 兆 951 億円で 2 ヶ月連続のマイナス。2021 年 6 月の上海-横浜間の運賃は前年比 43.3%増の 960 ドル/TEU で 16 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2021 年 5 月）4,077,617 TEU（3.9%増）（2020 年 5 月：3,924,557TEU）

- CTS 社による集計では、前年比 3.9%増となる 407.8 万 TEU で 12 か月連続のプラス。2021 年 6 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 76.2%増の 1,484 ドル/FEU で 11 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路

往航（2021 年 7 月）1,818,273TEU（10.0%増）（2020 年 7 月：1,653,457TEU）

・《7 月単月で過去最高を更新。中国積みが前年同月比 2.7%減と、13 か月ぶりの減少。》

復航（2021 年 5 月）533,573TEU（0.7%減）（2020 年 5 月：537,102TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 10.0%増で 13 か月連続のプラス。2021 年 7 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 382.9%増の 12,990 ドル/TEU で 15 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 0.7%減で、3 か月ぶりのマイナス。2021 年 7 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 72.5%増の 1,380 ドル/TEU で 15 か月連続のプラス。

欧州航路

往航（2021 年 6 月）1,471,967TEU（10.2 %増）（2020 年 6 月：1,335,861TEU）

・《21 年上半期累計は、前年同期比 16.6%増となる 838.4 万 TEU》

復航（2021 年 6 月）654,971TEU（1.4%増）（2020 年 6 月：646,227TEU）

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 10.2 %増で 5 か月連続のプラス。2021 年 7 月の中国（塩田）-英国（フェリックストウ）間の運賃は前年比 444.5%増の 6,970 ドル/TEU で 14 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 1.4%増で 5 か月連続のプラス。2021 年 7 月の英国（フェリックストウ）-中国（塩田）間の運賃は前年比 17.3%増の 1,630 ドル/TEU で 20 か月連続のプラス。

日中航路

往航（2021 年 6 月）823,377 トン（1.0%減）（2020 年 6 月：831,514 トン）

・《紙類を中心に減少し、統計開始以来 6 月単月としては最低》

復航（2021 年 6 月）1,835,513 トン（7.7%増）（2020 年 6 月：1,704,133 トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 1.0%減で 2 か月連続のマイナス。金額ベースでは前年比 22.5%増の 8,514 億円で 7 か月連続のプラス。2021 年 7 月の横浜-上海間の運賃は前年比 27.9%増の 550 ドル/TEU で 8 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 7.7%増で 2 か月連続のプラス。金額ベースでは前年比 10.8%増の 1 兆 1519 億円で 3 ヶ月ぶりのプラス。2021 年 7 月の上海-横浜間の運賃は前年比 60.6%増の 1,060 ドル/TEU で 17 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2021 年 6 月）3,932,851 TEU（5.5%増）（2020 年 6 月：3,727,395TEU）

・《21 年上半期累計は、前年同期比 10.2%増となる 2,236.2 万 TEU》

- CTS 社による集計では、前年比 5.5%増となる 393.3 万 TEU で 13 か月連続のプラス。2021 年 7 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 83.7%増の 1,492 ドル/FEU で 12 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路

往航（2021 年 8 月）1,848,116TEU（1.3 %増）（2020 年 8 月：1,824,331TEU）

・《8 月単月で過去最高を更新。中国積が前年同月比 7.0%減、ASEAN、南アジア積の増加続く。》

復航（2021 年 6 月）478,927TEU（8.2 %減）（2020 年 6 月：521,520TEU）

・《21 年上半期累計は、前年同期比 0.2%減となる 327.8 万 TEU》

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 1.3%増で 14 か月連続のプラス。2021 年 8 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 422.7%増の 15,680 ドル/TEU で 16 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 8.2%減で、4 か月ぶりのマイナス。2021 年 8 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 72.8%増の 1,400 ドル/TEU で 16 か月連続のプラス。

欧州航路

往航（2021 年 7 月）1,442,943TEU（0.3 %減）（2020 年 7 月：1,447,645TEU）

・《6 か月振りの減少、北東アジア積は 22.8%増》

復航（2021 年 7 月）669,045TEU（9.1%減）（2020 年 7 月：735,735TEU）

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 0.3%減で 6 か月ぶりのマイナス。2021 年 8 月の中国（塩田）-英国（フェリックストウ）間の運賃は前年比 474.8 %増の 7,760 ドル/TEU で 15 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 9.1%減で 6 か月ぶりのマイナス。2021 年 8 月の英国（フェリックストウ）-中国（塩田）間の運賃は前年比 33.1%増の 1,730 ドル/TEU で 21 か月連続のプラス。

日中航路

往航（2021 年 7 月）770,972 トン（12.7%減）（2020 年 7 月：883,415 トン）

・《紙類を中心に減少し、統計開始以来 7 月単月としては最低》

復航（2021 年 7 月）1,784,017 トン（6.7%増）（2020 年 7 月：1,672,377 トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 12.7%減で 3 か月連続のマイナス。金額ベースでは前年比 13.4%増の 8,176 億円で 8 か月連続のプラス。2021 年 8 月の横浜-上海間の運賃は前年比 41.0%増の 550 ドル/TEU で 9 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 6.7%増で 3 か月連続のプラス。金額ベースでは前年比 8.4%増の 1 兆 1476 億円で 2 ヶ月連続のプラス。2021 年 8 月の上海-横浜間の運賃は前年比 101.4 %増の 1,390 ドル/TEU で 18 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2021 年 7 月）4,040,929 TEU（6.8%増）（2020 年 7 月：3,783,608TEU）

- CTS 社による集計では、前年比 6.8%増となる 404.1 万 TEU で 14 か月連続のプラス。2021 年 8 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 99.0%増の 1,614 ドル/FEU で 13 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北 米 航 路

往航（2021 年 9 月）1,806,485TEU（2.5%増）（2020 年 9 月：1,761,781TEU）

・《9 月単月で過去最高を更新。ASEAN 積は 15 か月ぶりの減少。》

復航（2021 年 7 月）461,024TEU（12.3%減）（2020 年 7 月：525,826TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 2.5%増で 2 か月ぶりのプラス。2021 年 9 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 290.1%増の 14,940 ドル/TEU で 17 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 12.3%減で、2 か月連続のマイナス。2021 年 9 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 64.2%増の 1,330 ドル/TEU で 17 か月連続のプラス。

欧 州 航 路

往航（2021 年 8 月）1,436,389TEU（2.8%減）（2020 年 8 月：1,478,250TEU）

・《2 か月連続の減少、東南アジア積は 21.2%減》

復航（2021 年 8 月）603,192TEU（11.2%減）（2020 年 8 月：679,275TEU）

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 2.8%減で 2 か月連続のマイナス。2021 年 9 月の中国（塩田）-英国（フェリックストウ）間の運賃は前年比 452.8 %増の 7,850 ドル/TEU で 16 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 11.2%減で 2 か月連続のマイナス。2021 年 9 月の英国（フェリックストウ）-中国(塩田)間の運賃は前年比 35.7%増の 1,750 ドル/TEU で 22 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2021 年 8 月）722,041 トン（17.9%減）（2020 年 8 月：879,553 トン）

・《紙類を中心に減少し、統計開始以来 8 月単月としては最低》

復航（2021 年 8 月）1,793,055 トン（22.9%増）（2020 年 8 月：1,458,814 トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 17.9%減で 4 か月連続のマイナス。金額ベースでは前年比 14.3%増の 7,523 億円で 9 か月連続のプラス。2021 年 9 月の横浜-上海間の運賃は前年比 46.2%増の 570 ドル/TEU で 10 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 22.9%増で 4 か月連続のプラス。金額ベースでは前年比 25.9%増の 1 兆 2145 億円で 3 ヶ月連続のプラス。2021 年 9 月の上海-横浜間の運賃は前年比 70.3%増の 1,090 ドル/TEU で 19 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2021 年 8 月）4,171,868 TEU（8.2%増）（2020 年 8 月：3,855,430TEU）

- CTS 社による集計では、前年比 8.2%増となる 417.2 万 TEU で 15 か月連続のプラス。2021 年 9 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 109.6%増の 1,677 ドル/FEU で 14 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路

往航（2021 年 10 月）1,925,019TEU（1.4%増）（2020 年 10 月：1,898,334TEU）

・《10 月単月で過去最高を更新、ASEAN 積は 2 か月連続の減少》

復航（2021 年 8 月）502,396TEU（4.6%減）（2020 年 8 月：526,868TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 1.4%増で 3 か月ぶりのプラス。2021 年 10 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 181.7%増の 10,760 ドル/TEU で 18 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 4.6%減で 3 か月連続のマイナス。2021 年 10 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 65.4%増の 1,340 ドル/TEU で 18 か月連続のプラス。

欧州航路

往航（2021 年 9 月）1,381,566TEU（5.3%減）（2020 年 9 月：1,459,097TEU）

・《3 か月連続の減少、東南アジア積は 16.2%減》

復航（2021 年 9 月）620,321TEU（12.9%減）（2020 年 9 月：712,147TEU）

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 5.3%減で 3 か月連続のマイナス。2021 年 10 月の中国（塩田）-英国（フェリックストウ）間の運賃は前年比 411.9 %増の 7,730 ドル/TEU で 17 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 12.9%減で 3 か月連続のマイナス。2021 年 10 月の英国（フェリックストウ）-中国(塩田)間の運賃は前年比 40.8%増の 1,830 ドル/TEU で 23 か月連続のプラス。

日中航路

往航（2021 年 9 月）736,992 トン（13.3%減）（2020 年 9 月：850,382 トン）

・《紙類を中心に減少し、統計開始以来 9 月単月としては最低》

復航（2021 年 9 月）1,754,889 トン（11.1%増）（2020 年 9 月：1,579,481 トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 13.3%減で 5 か月連続のマイナス。金額ベースでは前年比 19.2 %増の 8,014 億円で 10 か月連続のプラス。2021 年 10 月の横浜-上海間の運賃は前年比 38.5%増の 540 ドル/TEU で 11 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 11.1%増で 5 か月連続のプラス。金額ベースでは前年比 14.3%増の 1 兆 2,137 億円で 4 ヶ月連続のプラス。2021 年 10 月の上海-横浜間の運賃は前年比 41.5 %増の 920 ドル/TEU で 20 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2021 年 9 月）3,790,818 TEU（8.8%増）（2020 年 9 月：3,483,250TEU）

- CTS 社による集計では、前年比 8.8%増となる 379.1 万 TEU で 16 か月連続のプラス。2021 年 10 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 93.4%増の 1,590 ドル/FEU で 15 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路

往航（2021 年 11 月）1,857,813TEU（3.3%増）（2020 年 11 月：1,799,282TEU）

・《11 月単月で過去最高を更新、ASEAN 積は 3 か月連続の減少》

復航（2021 年 9 月）437,468TEU（19.8%減）（2020 年 9 月：545,214TEU）

・《4 か月連続の減少、中国向けは前年比-33.1%の大幅減》

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 3.3%増で 4 か月ぶりのプラス。2021 年 11 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 160.0%増の 10,140 ドル/TEU で 19 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 19.8%減で 4 か月連続のマイナス。2021 年 11 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 65.4%増の 1,340 ドル/TEU で 19 か月連続のプラス。

欧州航路

往航（2021 年 10 月）1,494,519TEU（9.2%増）（2020 年 10 月：1,369,207TEU）

・《4 か月ぶりの増加、東南アジア積は 8.8%減》

復航（2021 年 10 月）630,308TEU（17.4%減）（2020 年 10 月：762,949TEU）

・《4 ヶ月連続の減少、中華地域向けは前年比-24.4%の大幅減》

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 9.2%増で 4 か月ぶりのプラス。2021 年 11 月の中国（塩田）-英国（フェリックストウ）間の運賃は前年比 268.4 %増の 7,700 ドル/TEU で 18 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 17.4%減で 4 か月連続のマイナス。2021 年 11 月の英国（フェリックストウ）-中国(塩田)間の運賃は前年比 40.8%増の 1,830 ドル/TEU で 24 か月連続のプラス。

日中航路

往航（2021 年 10 月）841,320 トン（16.6%減）（2020 年 10 月：1,008,856 トン）

復航（2021 年 10 月）1,691,414 トン（1.2%増）（2020 年 10 月：1,671,483 トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 16.6%減で 6 か月連続のマイナス。金額ベースでは前年比 11.5 %増の 8,886 億円で 11 か月連続のプラス。2021 年 11 月の横浜-上海間の運賃は前年比 35.0%増の 540 ドル/TEU で 12 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 1.2%増で 6 か月連続のプラス。金額ベースでは前年比 6.5%増の 1 兆 1,410 億円で 5 ヶ月連続のプラス。2021 年 11 月の上海-横浜間の運賃は前年比 8.6%増の 880 ドル/TEU で 21 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2021 年 10 月）4,035,542 TEU（1.2%増）（2020 年 10 月：3,987,696TEU）

- CTS 社による集計では、前年比 1.2%増となる 403.6 万 TEU で 17 か月連続のプラス。2021 年 11 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 39.9%増の 1,615 ドル/FEU で 16 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値※）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北 米 航 路

往航（2021 年 12 月）1,936,326TEU（8.2%増）（2020 年 12 月：1,789,849TEU）

・《21 年累計は、前年比 15.3%増の 2,120.6 万 TEU で、初の 2,000 万 TEU 超え》

復航（2021 年 10 月）476,871TEU（10.4%減）（2020 年 10 月：532,470TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 8.2%増で 5 か月ぶりのプラス。2021 年 12 月の中国（塩田）-ニューヨーク間の運賃は前年比 172.4%増の 10,870 ドル/TEU で 20 か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 10.4%減で 5 か月連続のマイナス。2021 年 12 月のニューヨーク-中国（塩田）間の運賃は前年比 69.1%増の 1,370 ドル/TEU で 20 か月連続のプラス。

欧 州 航 路

往航（2021 年 11 月）1,421,565TEU（4.2%増）（2020 年 11 月：1,364,914TEU）

・《中華地域積を中心に増加し、11 月単月で過去最高を更新》

復航（2021 年 11 月）599,240TEU（20.1%減）（2020 年 11 月：749,827TEU）

・《5 ヶ月連続の減少、中華地域向けは前年比-28.5%の大幅減》

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 4.2%増で 2 か月連続のプラス。2021 年 12 月の中国（塩田）-英国（フェリックストウ）間の運賃は前年比 144.1 %増の 7,690 ドル/TEU で 19 か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 20.1%減で 5 か月連続のマイナス。2021 年 12 月の英国（フェリックストウ）-中国（塩田）間の運賃は前年比 36.8%増の 1,860 ドル/TEU で 25 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2021 年 11 月）806,637 トン（11.2%減）（2020 年 11 月：908,158 トン）

復航（2021 年 11 月）2,006,696 トン（14.8%増）（2020 年 11 月：1,747,312 トン）

・《20 年 1 月以来の 200 万トン超え》

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 11.2%減で 7 か月連続のマイナス。金額ベースでは前年比 15.9 %増の 8,308 億円で 12 か月連続のプラス。2021 年 12 月の横浜-上海間の運賃は前年比 5.8%増の 550 ドル/TEU で 13 か月連続のプラス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比 14.8%増で 7 か月連続のプラス。金額ベースでは前年比 26.7%増の 1 兆 3,965 億円で 6 ヶ月連続のプラス。2021 年 12 月の上海-横浜間の運賃は前年比 3.8 %減の 1,000 ドル/TEU で 22 か月ぶりのマイナス。

アジア域内航路

（2021 年 11 月）4,070,321 TEU（1.3%増）（2020 年 11 月：4,018,142TEU）

- CTS 社による集計では、前年比 1.3%増となる 407 万 TEU で 18 か月連続のプラス。2021 年 12 月のアジア域内コンテナ運賃指数（US\$/FEU）は前年比 48.1%増の 1,985 ドル/FEU で 17 か月連続のプラス。

注 1：速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

注 2：日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

注 3：運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北 米 航 路 往航（2022 年 1 月）2,009,798TEU（9.9%増）（2021 年 1 月：1,829,419TEU）
 ・**《単月では 200 万 TEU を超え、過去最高を更新 ※速報値（21 年 12 月：193.6 万 TEU）》**
 復航（2021 年 11 月）452,794TEU（24.6%減）（2020 年 11 月：600,813TEU）

■ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 9.9%増で 2 か月連続のプラス。

2022 年 1 月の北米往航運賃指数は、前年比 117.1%増の 11,808 ドル/40ft で 21 か月連続のプラス。

■ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 24.6%減で 6 か月連続のマイナス。

2022 年 1 月の北米復航運賃指数は、前年比 54.2%増の 1,826 ドル/40ft で 21 か月連続のプラス。

欧 州 航 路 往航（2021 年 12 月）1,516,995 TEU（4.0%増）（2020 年 12 月：1,458,873TEU）
 ・**《2021 年累計では前年比 8.2%増の 1706.9 万 TEU で、過去最高を更新》**
 復航（2021 年 12 月）568,726TEU（17.2%減）（2020 年 12 月：686,643TEU）
 ・**《6 か月連続の減少、2021 年累計では前年比 5.6%減の 774.7 万 TEU》**

■ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 4.0%増で 3 か月連続のプラス。

2022 年 1 月の欧州往航運賃指数は、前年比 55.7 %増の 13,951 ドル/40ft で 27 か月連続のプラス。

■ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 17.2%減で 6 か月連続のマイナス。

2022 年 1 月の欧州復航運賃指数は、前年比 16.3%増の 2,612 ドル/40ft で 26 か月連続のプラス。

日 中 航 路 往航（2021 年 12 月）832,085 トン（11.0%減）（2020 年 12 月：934,823 トン）
 ・**《2021 年累計では、前年比 4.8%減の 941.8 万トン》**
 復航（2021 年 12 月）1,856,852 トン（8.4%増）（2020 年 12 月：1,712,814 トン）
 ・**《2021 年累計では、前年比 8.9%増の 2,148.8 万トン》**

■ 日中往航（日本から中国）は、前年比 11.0%減で 8 か月連続のマイナス。

金額ベースでは、前年比 10.1 %増の 9,072 億円で 13 か月連続のプラス。

2022 年 1 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 31.7%減の 970 ドル/40ft で 14 か月ぶりのマイナス。

■ 日中復航（中国から日本）は、前年比 8.4%増で 8 か月連続のプラス。

金額ベースでは、前年比 20.5%増の 1 兆 2,993 億円で 7 ヶ月連続のプラス。

2022 年 1 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 18.6%増の 1,910 ドル/40ft で 15 か月連続のプラス。

アジア域内航路 （2021 年 12 月）3,907,414TEU（3.1%増）（2020 年 12 月：3,789,995TEU）
 ・**《2021 年累計では、前年比 8.6%増の 4690.6 万 TEU で、過去最高を更新》**

■ アジア域内航路は、前年比 3.1%増となる 390.7 万 TEU で 19 か月連続のプラス。

2022 年 1 月のアジア域内コンテナ運賃指数は、前年比 33.1%増の 2,019 ドル/40ft で 18 か月連続のプラス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北 米 航 路

往航（2022 年 2 月）1,856,116TEU（22.0%増）（2021 年 2 月：1,521,066TEU）

・《中国積が前年比 21.1%増、ASEAN・南アジア積の増加続く》

復航（2021 年 12 月）414,172TEU（23.5%減）（2020 年 12 月：541,350TEU）

・《21 年年計は、前年比 7.9%減の 604.1 万 TEU》

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比 22.0%増で 3 か月連続のプラス。

2022 年 2 月の北米往航運賃指数は、前年比 121.2%増の 12,123 ドル/40ft で 22 か月連続のプラス。

- 北米復航（米国からアジア）は、前年比 23.5%減で 7 か月連続のマイナス。

2022 年 2 月の北米復航運賃指数は、前年比 45.4%増の 1,821 ドル/40ft で 22 か月連続のプラス。

欧 州 航 路

往航（2022 年 1 月）1,552,478 TEU（4.4%増）（2021 年 1 月：1,487,451TEU）

復航（2022 年 1 月）553,992TEU（10.0%減）（2021 年 1 月：615,698TEU）

・《7 ヶ月連続の減少、中華地域向けは前年比-14.9%の大幅減》

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 4.4%増で 4 か月連続のプラス。

2022 年 2 月の欧州往航運賃指数は、前年比 59.3 %増の 13,719 ドル/40ft で 28 か月連続のプラス。

- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 10.0%減で 7 か月連続のマイナス。

2022 年 2 月の欧州復航運賃指数は、前年比 20.5%増の 2,554 ドル/40ft で 27 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2022 年 1 月）491,282 トン（25.1%減）（2021 年 1 月：655,513 トン）

・《2009 年以降、単月では最低値を記録》

復航（2022 年 1 月）1,996,606 トン（17.4%増）（2021 年 1 月：1,701,126 トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比 25.1%減で 9 か月連続のマイナス。

金額ベースでは、前年比 9.3 %減の 5,661 億円で 14 か月ぶりのマイナス。

2022 年 2 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 39.2%減の 790 ドル/40ft で 2 か月連続のマイナス。

- 日中復航（中国から日本）は、前年比 17.4%増で 9 か月連続のプラス。

金額ベースでは、前年比 29.3%増の 1 兆 4,375 億円で 8 ヶ月連続のプラス。

2022 年 2 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 13.8 %増の 1,810 ドル/40ft で 16 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2022 年 1 月）3,790,231TEU（5.2%増）（2021 年 1 月：3,603,001TEU）

- アジア域内航路は、前年比 5.2%増となる 379.0 万 TEU で 20 か月連続のプラス。

2022 年 2 月のアジア域内コンテナ運賃指数は、前年比 23.5%増の 1,868 ドル/40ft で 19 か月連続のプラス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

コンテナ運賃の指標と物価に与える影響の整理

研究員 後藤 洋政

1. はじめに

2020 年下半期より需給ひっ迫を受け、主要航路を中心に海上コンテナ運賃が高騰しており、19 年以前と比べ依然として高い水準での推移が続いている。この背景には複数の要因が重なっており、当初は 21 年の春節明けに一段落するのではないかとはいった見通しもみられたにもかかわらず、その時期は後ろ倒しを繰り返し現在に至っている。

一般的にコンテナ貨物の価値に占めるコンテナ運賃の割合は低く、米ホフストラ大学のロドリグ教授によると、最も低いのは中価格帯の衣類でその値は 0.1%-0.6%、最も高いのは組み立て済みの家具でその値は 1.8%-13.8% である。¹しかし、コンテナ不足や港湾混雑といった事象も発生し、コンテナ運賃の高騰と合わせ輸出入における遅延や機会確保の困難さが課題となった。原材料の調達、製造現場や陸上輸送の機能低下などを含むコロナ禍によるサプライチェーンの混乱は長期化しており、幅広い業界に影響を与えている。また、サプライチェーンの混乱は米国を中心とした物価上昇の要因のひとつと認識されており、値上げや欠品など日常生活にも影響が及んでいる。

本稿では、代表的なコンテナ運賃の指標について、発表機関、指標の定義、対象航路などの情報を整理し、直近の推移を報告する。そして、海上運賃の変動が物価上昇率に与える影響を分析した文献をレビューし、内容を説明するとともに今後の見通しをまとめる。

2. 代表的なコンテナ運賃の指標

・ドゥルーリー

ドゥルーリーは英国の調査会社で、海上輸送、海運市況など海事分野を中心とした調査分析およびコンサルティングサービスを提供している。毎月発行の「Container Freight Rate Insight」では、港湾間および地域間のコンテナ運賃を公表している。

このコンテナ運賃は一般的なドライコンテナが対象であり、20 フィートおよび 40 フィートそれぞれのスポット運賃が把握可能である。また、ベースレートに加え、発着港湾のターミナルハンドリングチャージ (THC) や燃料費調整係数 (BAF) など各種サーチャージが含まれる。同社はフォワーダーから「海運会社に支払った代表的な運賃」を収集し、平均額を発表している。

対象港湾は、アフリカ、ヨーロッパ、東・東南アジア、中東、北米、オセアニア、南米、南アジアの主要港湾であり、港湾ペアは 700 を超える。地域間の総合運賃指数も公表しており、アジア・北米間 (往復)、アジア・欧州間 (往復)、大西洋間 (往復)、アジア域内ならびにグローバル、東西航路のデータが存在する。

図1および図2は、地域間総合運賃指数の推移を示している。図1は、グローバル、東西航路、アジア発の運賃指数で、20年後半から徐々に高騰し21年4月にかけて一段落したものの、スエズ運河座礁事故の影響などを受けて再び秋口まで急騰した後やや下落し現在に至る。図2のアジア着およびアジア域内に関しては20年から緩やかに高騰しており、上昇率では図1と比べ低いものの、19年と比較して高い運賃水準を維持している。

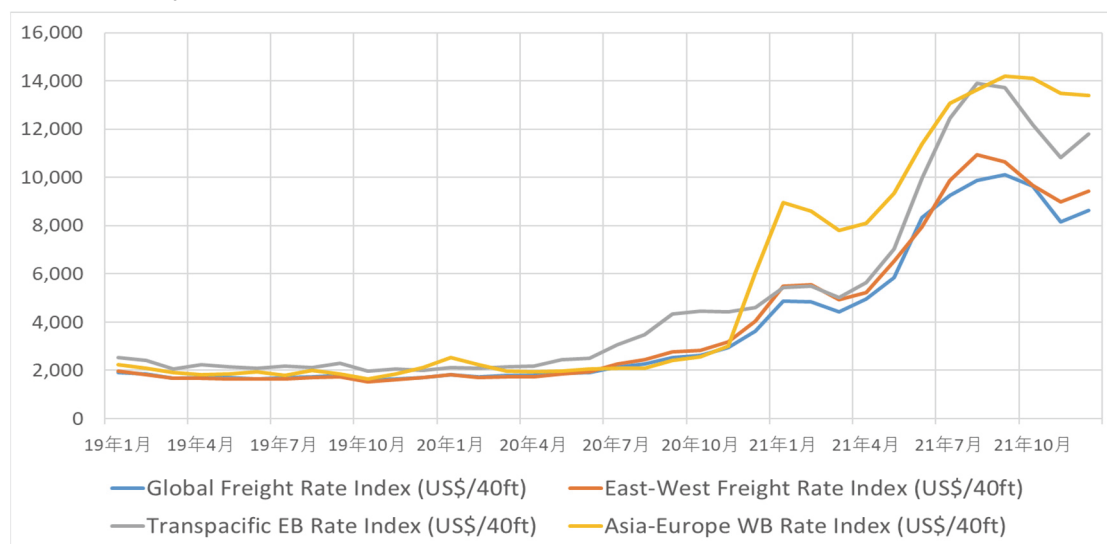


図1 Drewry のコンテナ運賃指数の推移① (2019年1月～2021年12月) 単位：USドル/FEU

(出所) Drewry "Container Freight Rate Insight"

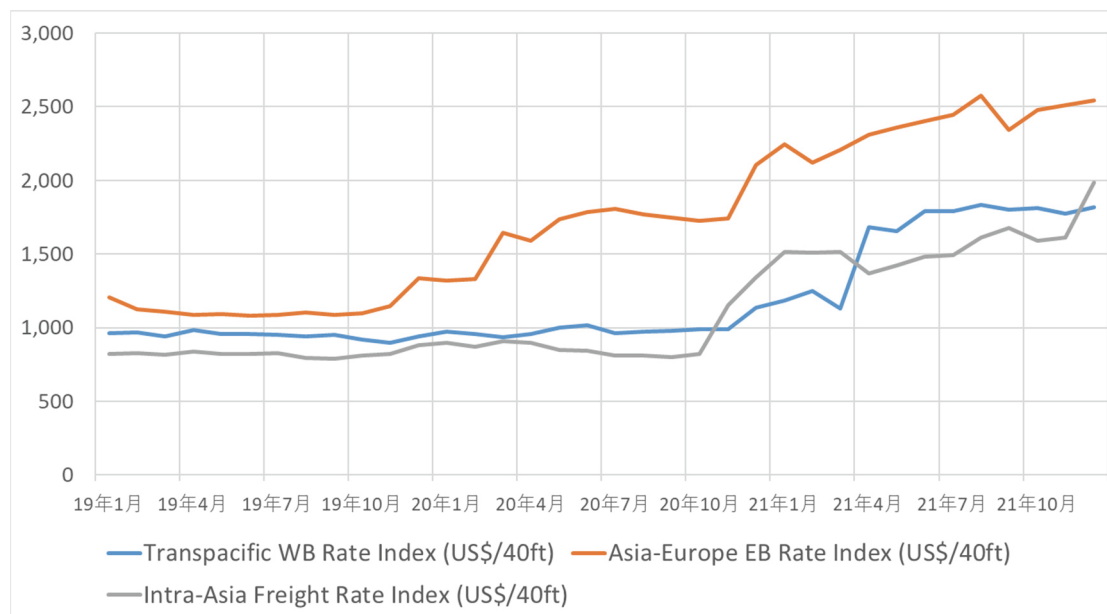


図2 Drewry のコンテナ運賃指数の推移② (2019年1月～2021年12月) 単位：USドル/FEU

(出所) Drewry "Container Freight Rate Insight"

・上海航運交易所

上海航運交易所は、中国交通運輸部と上海市が 96 年に設立した機関で、中国における海運市場の振興と活性化を主な目的としている。Web サイトでは、コンテナ、ドライバルク、タンカーなど中国発着の様々な海運市況を公表しており、コンテナ運賃の代表的な指標である CCFI（中国輸出コンテナ運賃指数）および SCFI（上海輸出コンテナ運賃指数）は、幅広く参照されている。

CCFI は中国発のコンテナ運賃指数であり、1998 年 1 月 1 日を 1,000 とした運賃指数を毎週公表している。総合指数と日本、欧州、北米西岸、北米東岸、韓国、東南アジア、地中海、オーストラリア・ニュージーランド、南アフリカ、南米、東西アフリカ、ペルシャ湾・紅海向け航路の運賃指数があり、対象となる中国側港湾は、大連、天津、青島、上海、南京、寧波、厦門、福州、深セン、広州の 10 港である。運賃情報は、国内外の海運会社 22 社による委員会によって収集されており、スポット運賃と契約運賃の両方が含まれている。

SCFI は上海港発のコンテナ運賃指数であり、2009 年 10 月 16 日を 1,000 とした総合指数と日本（主要港）、欧州（主要港）、北米西岸（主要港）、北米東岸（主要港）、韓国（釜山）、東南アジア（シンガポール）、地中海（主要港）、オーストラリア・ニュージーランド（メルボルン）、南アフリカ（ダーバン）、南米（サントス）、東西アフリカ（ラゴス）、ペルシャ湾・紅海（ドバイ）向け航路の 20 フィートコンテナあたりのスポット運賃（北米西岸と北米東岸は 40 フィートコンテナ）を毎週公表している。この運賃には、BAF、通貨調整係数（CAF）やピークシーズンサーチャージ（PSS）などが含まれるが、発着港湾の THC は含まれない。運賃情報は、国内外の海運会社 22 社とフォワーダー 26 社が報告するデータにもとづいている。

・フレイトス

フレイトスは香港の企業で、国際貨物市場のオンラインプラットフォームサービスを提供している。Web サイトでは、2018 年からバルチック海運取引所と共同でコンテナ運賃情報である Freightos Baltic Index（FBX）を公表している。

FBX は、世界の主要 12 航路におけるコンテナ運賃とこれらを各航路の荷動き量シェアで加重平均したグローバル運賃から構成されている。対象航路は、中国/東アジア・北米西岸間（往復）、中国/東アジア・北米東岸間（往復）、中国/東アジア・北欧州間（往復）、中国/東アジア・地中海間（往復）、北米東岸・北欧州間（往復）、欧州発南米東岸着、欧州発南米西岸着である。一般的な 40 フィートドライコンテナを対象としたスポット運賃であり、BAF、CAF、PSS など各種サーチャージが含まれるが、発着港湾での料金や通関費用は含まれない。同社は海運会社、フォワーダー、NVOCC から運賃情報を収集しており、運賃データは毎日更新される。

・ゼネタ

ゼネタはノルウェーの企業で、海上および航空貨物市場の分析やプラットフォームを提供している。Web サイトでは、コンテナ運賃情報である **Xeneta Shipping Index by Compass (XSI-C)** を公表している。

XSI-C は、世界の主要 8 航路におけるコンテナ運賃から構成されている。対象航路は、東アジア・北欧州間（往復）、東アジア・米国西岸間（往復）、東アジア発南米東岸着、北欧州・米国東岸間（往復）、北欧州発南米東岸着である。一般的な 40 フィートのドライコンテナを対象としたスポット運賃であり、各種サーチャージが含まれている。THC に関しては航路ごとに取り扱いが異なり、発着地港湾における THC を含むのは北欧州発米国東岸着、発着地港湾における THC を含むのは北欧州発東アジア着と北欧州発南米東岸着、着地港湾における THC を含むのは米国西岸発東アジア着、米国東岸発北欧州着と東アジア発米国西岸着、いずれも含まないのは東アジア発北欧州着と東アジア発南米東岸着である。同社は海運会社、フォワーダーから運賃情報を収集しており、運賃データは毎日更新される。

・CTS

Container Trades Statistics はかつて欧州定航協会(ELAA)の子会社であった英国の企業で、現在は世界の海上コンテナ荷動き量データの取りまとめおよび提供を主なサービスとしている。毎月、地域間コンテナ運賃指数の公表もしており、有料で 2008 年を 100 とした運賃指数データを Web サイト上にて提供している。世界の 7 地域(オセアニア、欧州、東・東南アジア、南アジア・中東、北米、中南米、サブサハラアフリカ)、計 49 ペアの運賃指数およびグローバル運賃指数が存在する。

3. 海上運賃変動が物価上昇率に与える影響を分析した文献

カンザスシティ連銀のレポートは、輸送費用の変動が米国のインフレに与える影響を推計している。分析では輸送費用としてコンテナ船用船料を用いており、2016 年第 3 四半期に輸送費用が前年比 15%上昇し、それが 1 年にわたって継続した場合、2017 年のコアインフレ率がおおよそ 0.1%ポイント押し上げられるとしている。²また、輸送費用上昇が続くことで、輸入物価指数が低くても、コアインフレ率に上昇圧力がかかる可能性がある」と指摘している。

OECD は、エコノミック・アウトルック 2021 第 1 号内で、コンテナ運賃と OECD 諸国におけるインフレを論じている。推計によると、2021 年第 1 四半期におけるコンテナ運賃が前年比 50%上昇し、1 年にわたって継続した場合、来四半期の輸入物価上昇率を 2.5%ポイント引き上げ、1 年後は 2.0%ポイント引き上げるとしている。また、消費者物価へのパススルーも推計しており、輸入物価上昇率が 10%ポイント上昇すると消費者物価上昇率は 0.26%ポイント上昇するとしている。³

UNCTAD が毎年発行する「Review of Maritime Transport」の 2021 年版では、コンテナ運賃の高騰と経済への影響を分析している。主要な結果として、現在のコンテナ運賃の水準が 23 年まで継続した場合、23 年までの間に世界の輸入物価指数が 10.6%上昇し、消費者物価指数が 1.5%上昇する可能性があると分析している。⁴また、品目別でも分析を実施しており、コンピュータなどの電子機器は 11.4%、家具、衣類はそれぞれ 10.2%の価格上昇につながると推計している。

なお、日本ロジスティクスシステム協会の 2021 年度物流コスト調査によると、売上高物流コスト比率は 5.70%（全業種平均、物流コストには輸送、保管、包装、荷役、管理費を含む）である。19 年度は 4.91%、20 年度は 5.38%と年々上昇しており、わが国においても世界的なサプライチェーンの混乱は、各産業に影響が及んでいると考えられる。

4. おわりに

本稿では、代表的なコンテナ運賃指標の情報を取りまとめるとともに、輸送費用と物価の関係を分析した先行研究を調査した。その結果、海上運賃の変動が物価に与える影響は一定程度存在することが明らかとなった。

22 年においてもサプライチェーンの混乱は続いており、オミクロン株の感染拡大など依然として先行きは不透明である。昨年は、複数の船社によるスポット運賃の値上げ停止といった動きがみられたものの、契約運賃は上昇傾向にあるうえ、本年は北米西岸港湾における労使協約の改定が予定されている。過去の改定時にみられたような交渉の長期化が発生した場合、国際物流のさらなる混乱が生じることも想定される。

物価の変動要因として、原油価格、原材料の高騰、為替レート、労働市場、需要ショック、金融政策など様々な要因があげられるものの、企業物価指数の上昇は続いており、わが国におけるコンテナ運賃含む輸送費用と物価の関係を分析することは今後の課題としたい。また、昨年韓国では関税庁が韓国発輸出海上コンテナ運賃統計の公表を開始し、今後輸入および航空貨物における運賃統計を公表する計画である。一方、わが国において海上コンテナの輸出入に係る運賃情報の公的な統計資料は公表されていない。現在は、本稿で述べた情報などを参照しなければならないことやわが国港湾に関連するデータが乏しいこともあり、今後こうした統計の整備が必要であると考えられる。

¹ <https://transportgeography.org/contents/chapter5/intermodal-transportation-containerization/container-shipping-costs-value/>

² Herriford, T., E. Johnson, N. Sly, and A. Lee Smith (2016), “How Does a Rise in International Shipping Costs Affect U.S. Inflation?” Macro Bulletin, Federal Reserve Bank of Kansas City.

³ OECD (2021), “Rising container shipping costs could push up near-term inflation in OECD countries”, OECD Economic Outlook No 109 (Edition 2021/1), Chapter 1, Box 1.3.

⁴ UNCTAD (2021), “Review of Maritime Transport 2021”

2022年3月14日 第1回JMC海事振興セミナー

海上コンテナ荷動きと市況の動向

－2020年以降を中心に－

(公財) 日本海事センター 企画研究部研究員 後藤洋政

はじめに

- 海上コンテナ輸送は、世界の貿易において重要な役割を果たしている
- コロナ禍により、海上コンテナ輸送をとりまく環境や置かれている状況は大きく変動している
- 当センターで公表している資料等から20年以降を中心に荷動きと市況の動向を説明する

2

世界の主要航路

北米航路

- アジア⇄北米西岸
- アジア⇄北米東岸
 - パナマ運河経由
 - マラッカ海峡→スエズ運河→大西洋経由
 - 西岸で鉄道・トラックに積み替えるルートも

欧州航路

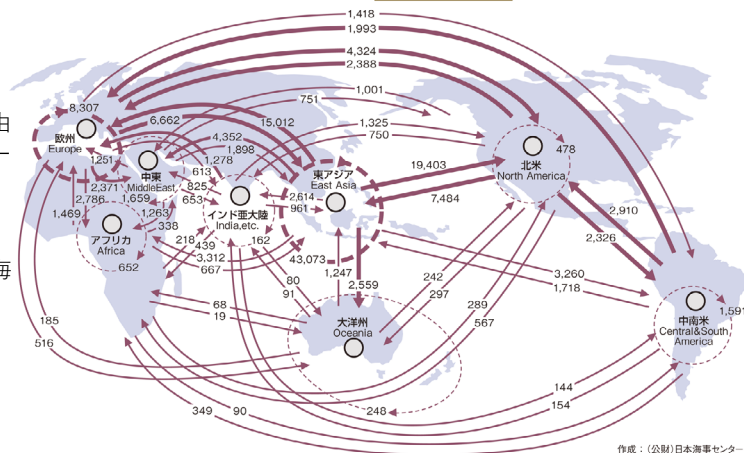
- アジア⇄スエズ運河⇄地中海⇄北欧
 - ランドブリッジも近年発達しているが海運が主流

アジア域内航路(中国・ASEAN間の荷動き大)

- 極東ロシアからASEANの域内で航行
 - 世界で最も荷動き量が多い
 - 航海距離が短い

World Container Estimated Movement in 2020 Total: 164,011,760 TEU 前年比0.1%減

単位: 千TEU



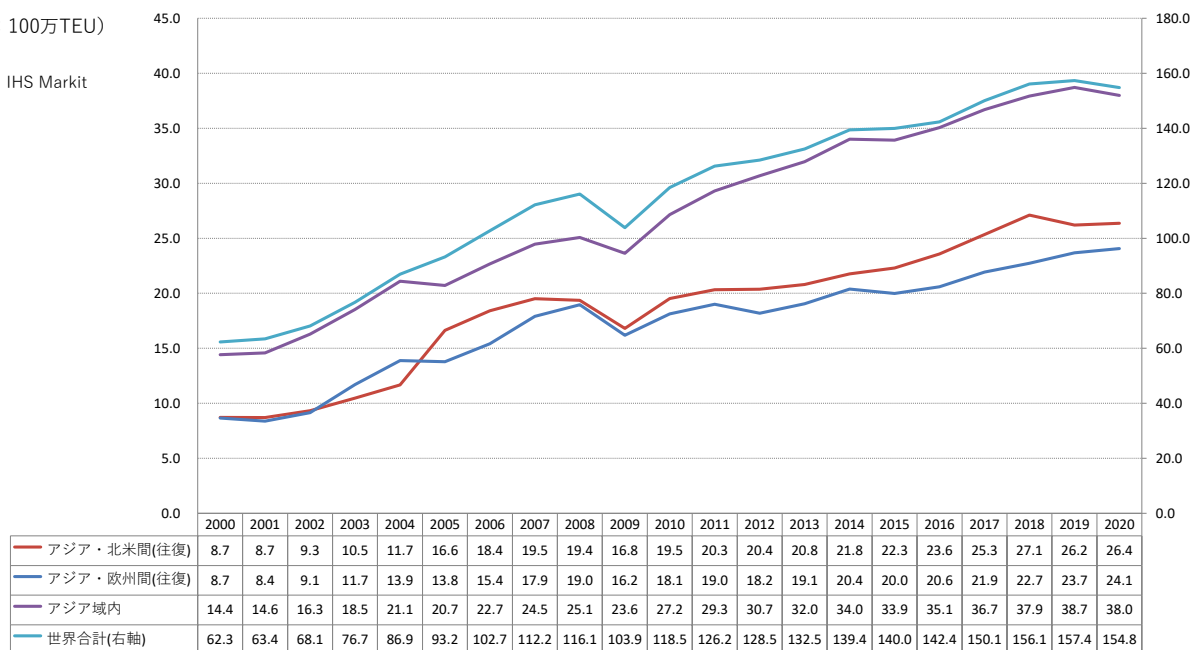
作成: (公財)日本海事センター

3

近年の主要航路の動向

(単位: 100万TEU)

出所: IHS Markit

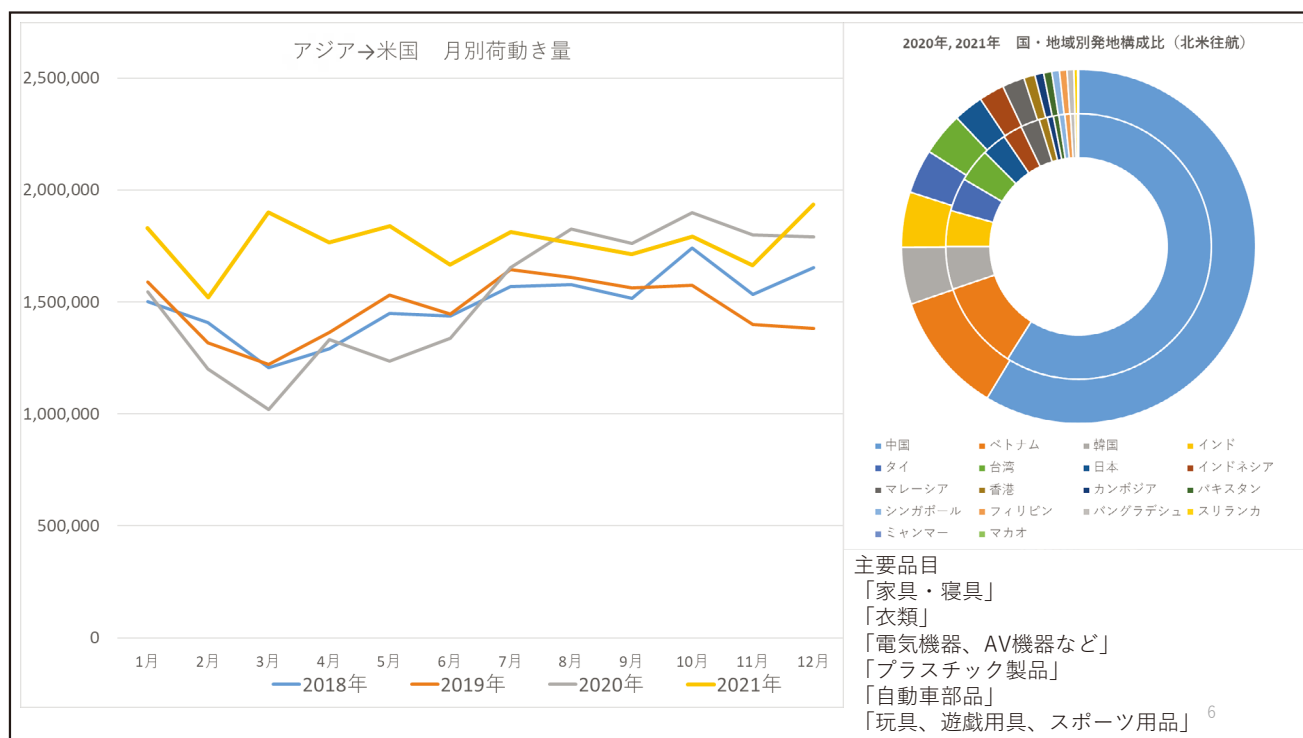


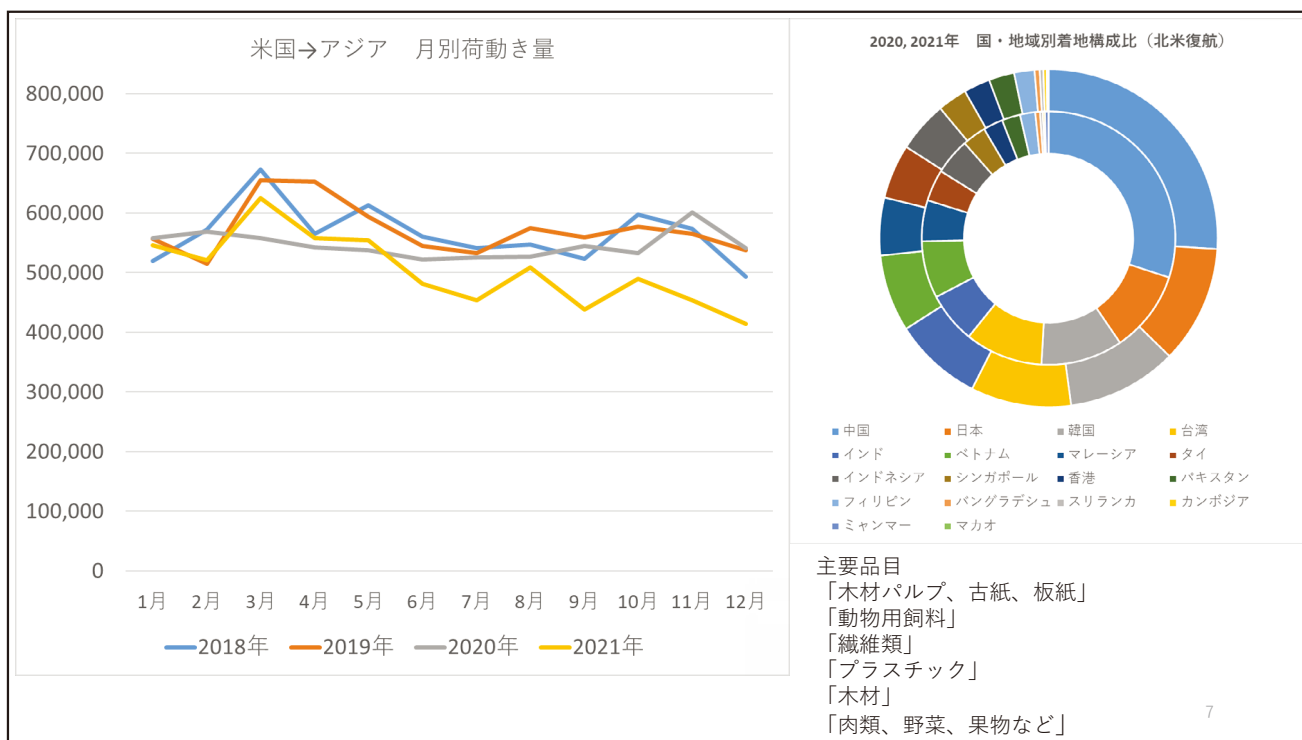
4

北米航路

- PIERS(Port of Import/Export Reporting Service) データをもとに、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表
- 対象となるのは、日本、韓国、台湾、中国、香港、マカオ
ASEAN のうちシンガポール、フィリピン、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマーの8ヶ国
南アジアではインド、パキスタン、スリランカ、バングラデシュの4ヶ国、合計18ヶ国・地域

5





欧州航路

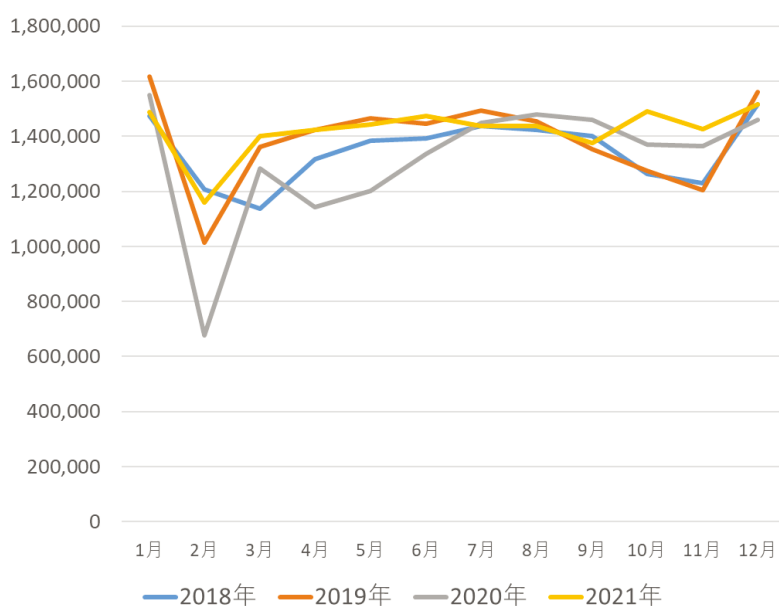
- Container Trades Statistics Ltd (CTS)発表のデータをもとに、『日本・アジア／欧州間（欧州航路）のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表

- 上記データにおける同航路の範囲

欧州側がスエズ運河を越えて地中海からバルト三国、欧州側ロシアまでの54か国・地域

アジア側がミャンマーから極東ロシアまでの16か国・地域

アジア→欧州 月別荷動き量



2021年地域別発地構成比（欧州往航）

アジア 合計	17,069,328
北東アジア 計	1,880,590
中華地域 計	12,907,109
東南アジア 計	2,281,624

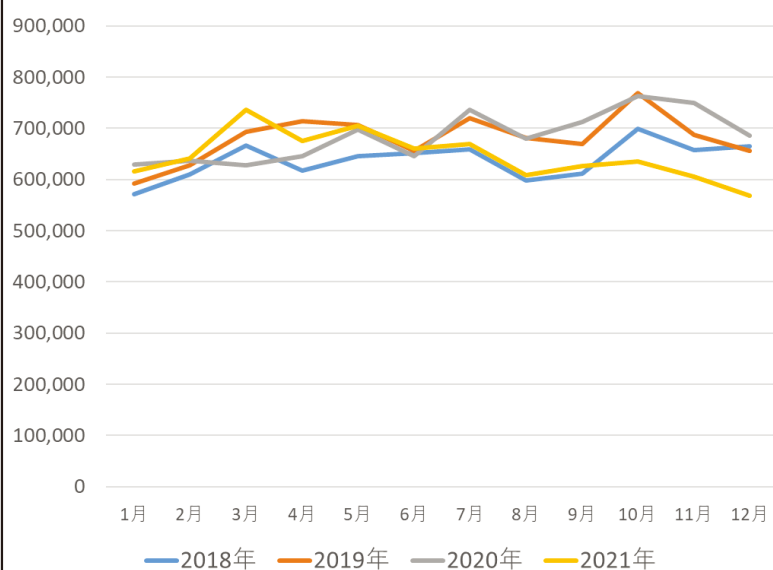
* 22年2月時点の速報値

主要品目（EU・中国間）

「機械類」
「電気機器、AV機器など」
「家具、寝具など」
「鉄鋼製品」
「繊維類およびその製品」
「プラスチック及びその製品」
「玩具、遊戯用具、スポーツ用品」

9

欧州→アジア 月別荷動き量



2021年地域別着地構成比（欧州復航）

アジア 合計	7,746,582
北東アジア 計	1,658,751
中華地域 計	4,229,224
東南アジア 計	1,858,068

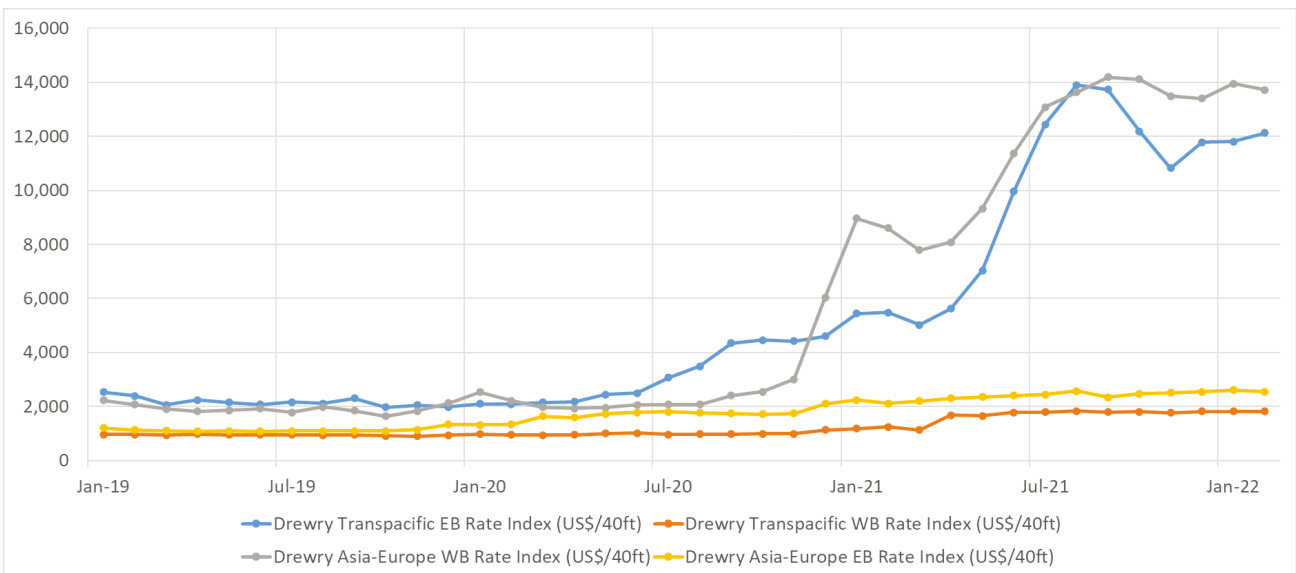
* 22年2月時点の速報値

主要品目（EU・中国間）

「木材」
「野菜、穀物、果実など」
「肉類、酪農品、魚介類など」
「木材パルプ、古紙、板紙など」
「プラスチック」
「調製食料品、飲料など」

10

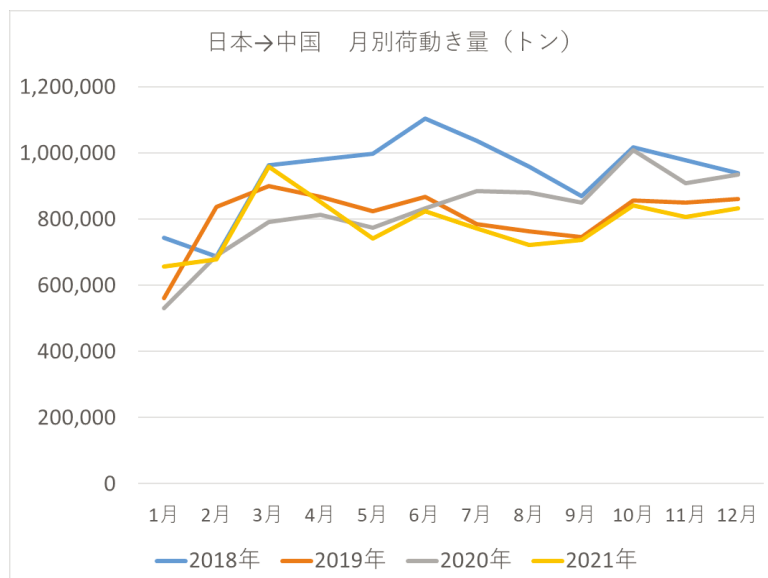
北米航路・欧州航路 海上コンテナ運賃推移 (2019.1-2022.2)



11

日中航路

・ 財務省貿易統計をもとに海上コンテナ貨物の輸送重量（推計値）と金額を毎月発表



主要品目

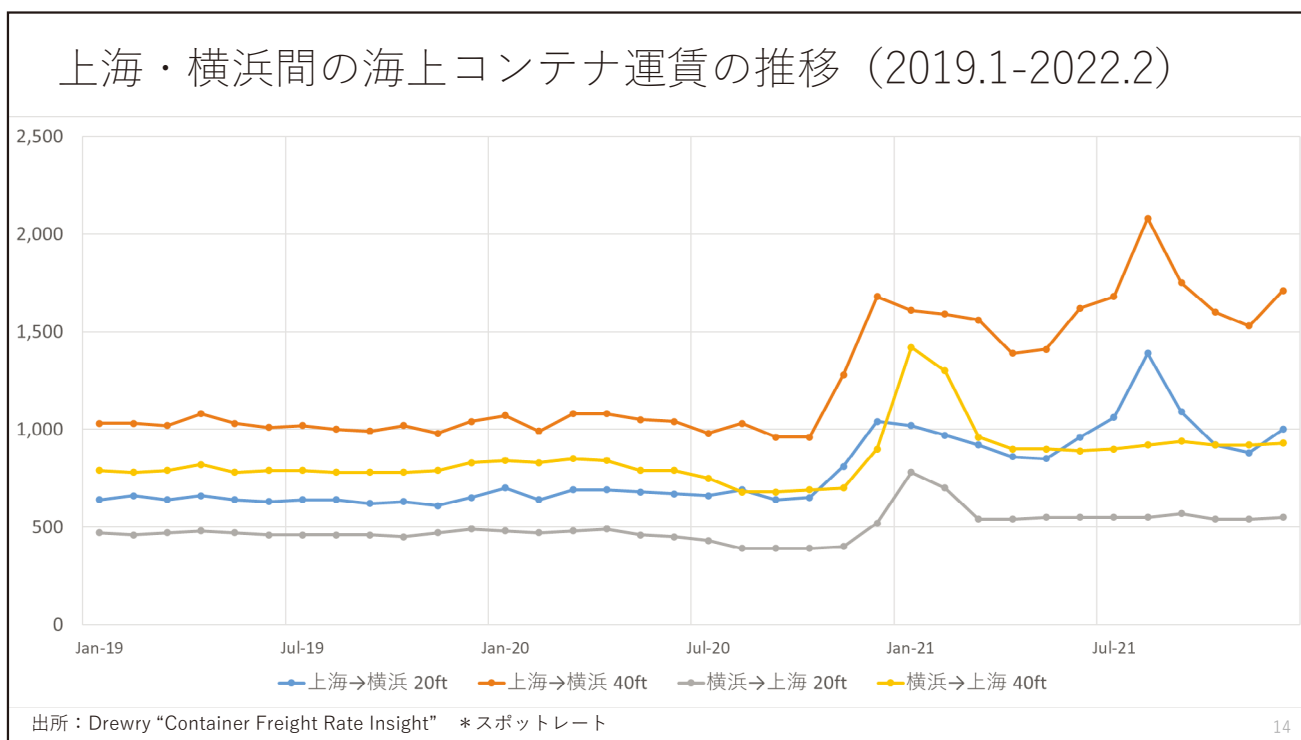
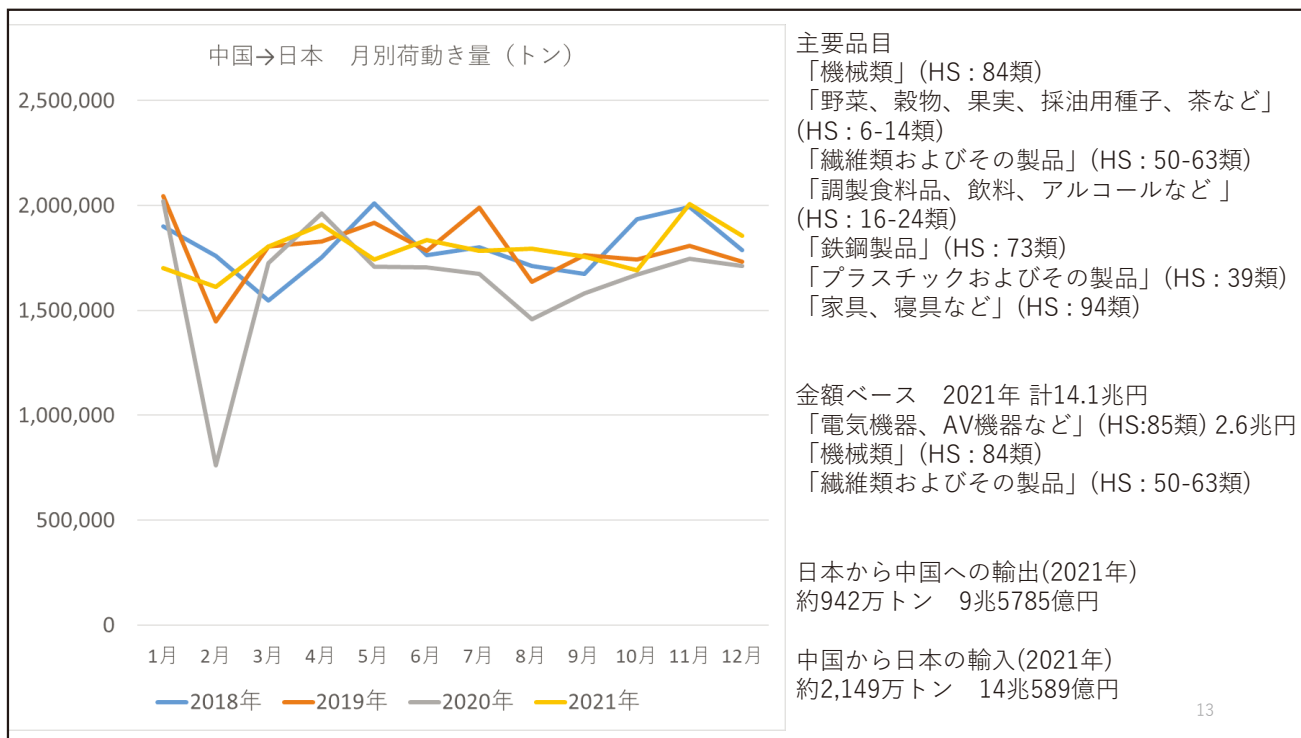
「プラスチック及びその製品」
(HS : 39類)
「機械類」(HS : 84類)
「木材パルプ・古紙・板紙など」
(HS : 47-49類)

重量シェアは、それぞれ約20%, 10%, 10%
(2021年)

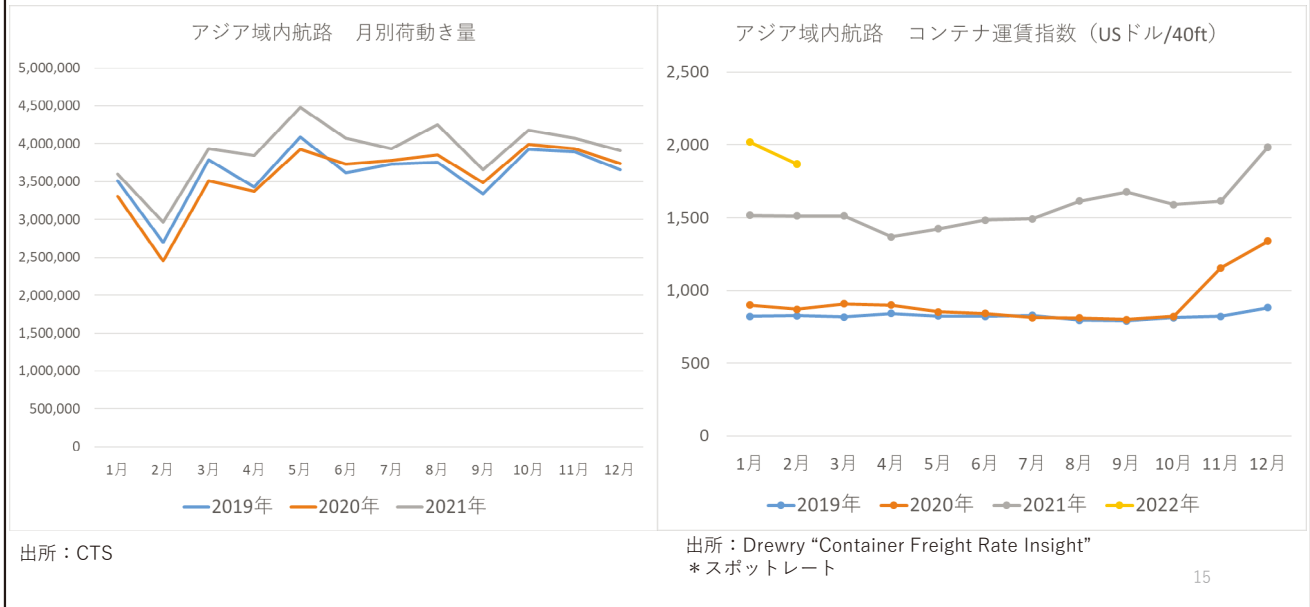
金額ベース 2021年 計9.6兆円

「機械類」(HS : 84類) 2.7兆円
「電気機器、AV機器など」(HS:85類) 1.0兆円

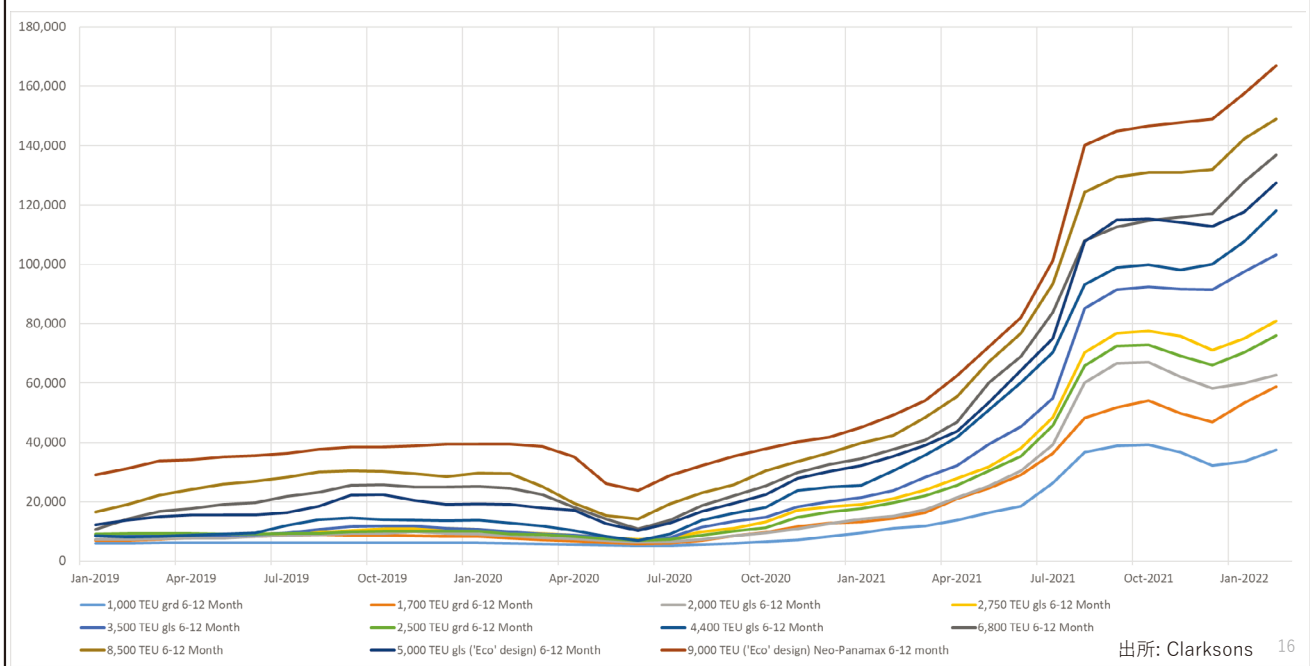
12



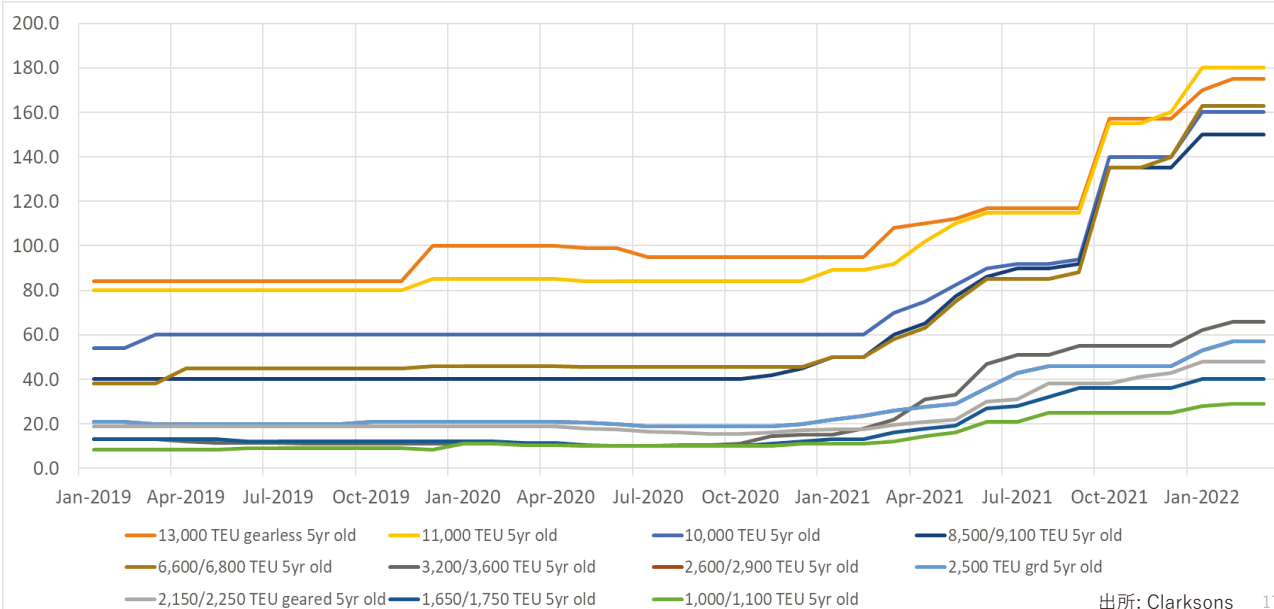
アジア域内航路



コンテナ船傭船料の推移 ドル/日 2019.1~2022.2



中古コンテナ船価格の推移 100万ドル 2019.1~2022.3



参考 - 2020年

2020年	北米往航		北米復航		欧州往航		欧州復航		日中往航		日中復航		アジア域内	
1月	1,544,992	▲ 2.9	557,315	0.1	1,549,674	▲ 4.1	629,848	6.5	530,644	▲ 5.5	2,022,167	▲ 1.1	3,310,858	▲ 5.8
2月	1,200,865	▲ 8.8	568,959	10.6	676,197	▲ 33.2	635,948	1.3	689,214	▲ 17.6	761,661	▲ 47.4	2,451,121	▲ 9.0
3月	1,019,049	▲ 16.5	557,769	▲ 14.8	1,283,436	▲ 5.7	628,456	▲ 9.2	792,378	▲ 12.0	1,723,852	▲ 4.5	3,508,014	▲ 7.5
4月	1,333,177	▲ 2.3	542,224	▲ 16.9	1,143,383	▲ 19.6	645,783	▲ 9.6	813,619	▲ 6.2	1,963,258	7.4	3,369,978	▲ 1.8
5月	1,236,385	▲ 19.2	537,102	▲ 9.6	1,201,918	▲ 18.0	696,843	▲ 1.3	774,371	▲ 6.1	1,708,088	▲ 10.9	3,924,557	▲ 4.1
6月	1,337,666	▲ 7.5	521,520	▲ 4.2	1,335,861	▲ 7.6	646,227	▲ 1.4	831,514	▲ 4.2	1,704,133	▲ 4.5	3,727,395	3.1
上半期	7,672,133	▲ 9.4	3,284,889	▲ 6.7	7,190,469	▲ 13.6	3,883,105	▲ 2.6	4,431,741	▲ 8.8	9,883,159	▲ 8.7	20,291,923	▲ 4.0
7月	1,653,457	0.5	525,826	▲ 1.3	1,447,645	▲ 3.1	735,735	2.3	883,415	12.5	1,672,377	▲ 16.0	3,783,608	1.5
8月	1,824,331	13.3	526,868	▲ 8.2	1,478,250	1.7	679,275	▲ 0.3	879,553	15.3	1,458,814	▲ 10.8	3,855,430	2.6
9月	1,761,781	12.7	545,214	▲ 2.4	1,459,097	7.8	712,147	6.3	850,382	14.1	1,579,481	▲ 10.4	3,483,250	4.3
10月	1,898,334	20.6	532,471	▲ 7.7	1,369,207	7.4	762,949	▲ 0.8	1,008,856	17.7	1,671,483	▲ 4.0	3,987,696	1.6
11月	1,799,282	28.5	600,813	6.3	1,364,914	13.2	749,315	9.1	908,158	6.8	1,747,312	▲ 3.4	3,931,985	1.0
12月	1,789,849	29.4	541,350	0.7	1,458,871	▲ 6.6	686,234	4.5	934,823	8.7	1,712,814	▲ 1.1	3,738,941	2.3
下半期	10,727,035	16.9	3,272,541	▲ 2.2	8,577,984	2.7	4,325,655	3.4	5,465,187	12.4	9,842,282	▲ 7.8	22,780,910	2.2
合計	18,399,168	4.3	6,557,430	▲ 4.4	15,768,453	▲ 5.4	8,208,760	0.4	9,896,928	1.8	19,725,441	▲ 8.3	43,072,833	▲ 0.5

参考 - 2021年

2021年	北米往航		北米復航		欧州往航		欧州復航		日中往航		日中復航		アジア域内	
1月	1,829,419	18.4	545,276	▲ 2.2	1,487,451	▲ 4.0	615,698	▲ 2.2	655,517	23.5	1,701,125	▲ 15.9	3,603,001	8.8
2月	1,521,066	26.7	520,645	▲ 8.5	1,159,728	71.5	640,919	0.8	677,788	▲ 1.7	1,611,576	111.6	2,965,858	21.0
3月	1,899,100	86.4	625,309	12.1	1,401,049	9.2	735,944	17.1	957,794	20.9	1,803,326	4.6	3,937,590	12.2
4月	1,764,794	32.4	557,959	2.9	1,422,095	24.4	675,731	4.6	852,732	4.8	1,908,944	▲ 2.8	3,844,982	14.1
5月	1,839,253	48.8	554,625	3.3	1,442,062	20.0	705,415	1.2	740,843	▲ 4.3	1,741,040	1.9	4,481,550	14.2
6月	1,667,823	24.7	480,673	▲ 7.8	1,472,858	10.3	660,281	2.2	823,377	▲ 1.0	1,835,513	7.7	4,070,084	9.2
上半期	10,521,455	37.1	3,284,487	▲ 0.0	8,385,243	16.6	4,033,988	3.9	4,708,051	6.2	10,601,524	7.3	22,903,065	12.9
7月	1,813,823	9.7	453,622	▲ 13.7	1,436,079	▲ 0.8	669,036	▲ 9.1	770,972	▲ 12.7	1,784,017	6.7	3,938,124	4.1
8月	1,763,972	▲ 3.3	508,690	▲ 3.4	1,436,834	▲ 2.8	608,124	▲ 10.5	722,041	▲ 17.9	1,793,055	22.9	4,248,573	10.2
9月	1,714,318	▲ 2.7	437,518	▲ 19.7	1,375,673	▲ 5.7	626,892	▲ 12.0	736,992	▲ 13.3	1,754,889	11.1	3,660,986	5.1
10月	1,792,653	▲ 5.6	489,496	▲ 8.1	1,491,050	8.9	634,987	▲ 16.8	841,320	▲ 16.6	1,691,414	1.2	4,176,880	4.7
11月	1,663,709	▲ 7.5	453,197	▲ 24.6	1,427,454	4.6	604,829	▲ 19.3	806,637	▲ 11.2	2,006,696	14.8	4,070,493	3.5
12月	1,936,326	8.2	414,172	▲ 24.6	1,516,995	4.0	568,726	▲ 17.1	832,085	▲ 11.0	1,856,852	8.4	3,907,414	4.5
下半期	10,684,802	▲ 0.4	2,756,695	▲ 15.8	8,684,085	1.2	3,712,594	▲ 14.2	4,710,048	▲ 13.8	10,886,923	10.6	24,002,470	5.4
合計	21,206,257	15.3	6,041,182	▲ 7.9	17,069,328	8.2	7,746,582	▲ 5.6	9,418,099	▲ 4.8	21,488,447	8.9	46,905,535	8.9

19

おわりに

- 20年上期は、新型コロナウイルス感染症の影響により、中国発貨物を中心に大幅に海上コンテナ荷動きが減少
- その後、欧米を中心にモノの需要が高まり、荷動きが大きく増加
- 港湾や陸上輸送の混乱、需給のひっ迫などを受け、コンテナ運賃が上昇
- コンテナ輸送サービスの供給面においては、傭船料、中古船価も上昇

20

2022年3月14日（月）

新型コロナが国際物流に与えた影響と 今後の見通し

松田琢磨(拓殖大学商学部/日本海事センター)

e-mail:tmatsuda@ner.takushoku-u.ac.jp



自己紹介

- 拓殖大学商学部国際ビジネス学科教授, (公財)日本海事センター客員研究員. 1997年筑波大学第三学群社会工学類卒業, 2016年東京工業大学理工学研究科単位取得退学(博士(学術), 東京工業大学). 日本海事センター主任研究員を経て, 2020年より現職. 研究分野は 海運経済学, 物流(国際・国内)など.



プレゼンテーションの構成

- COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響
 - (1) 労働力とコンテナの不足
 - (2) 港湾混雑
 - (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ
- 2022年のコンテナ輸送の見通し



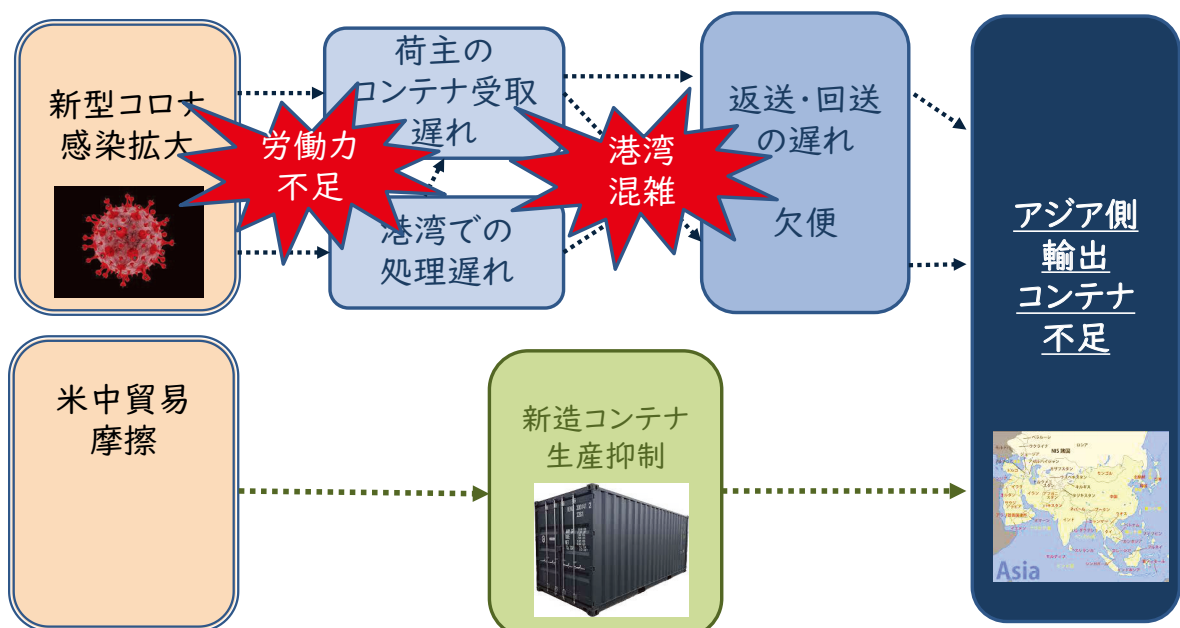
拓殖大学
Takushoku University

商学部
Faculty of Commerce

3

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (1) 労働力とコンテナの不足

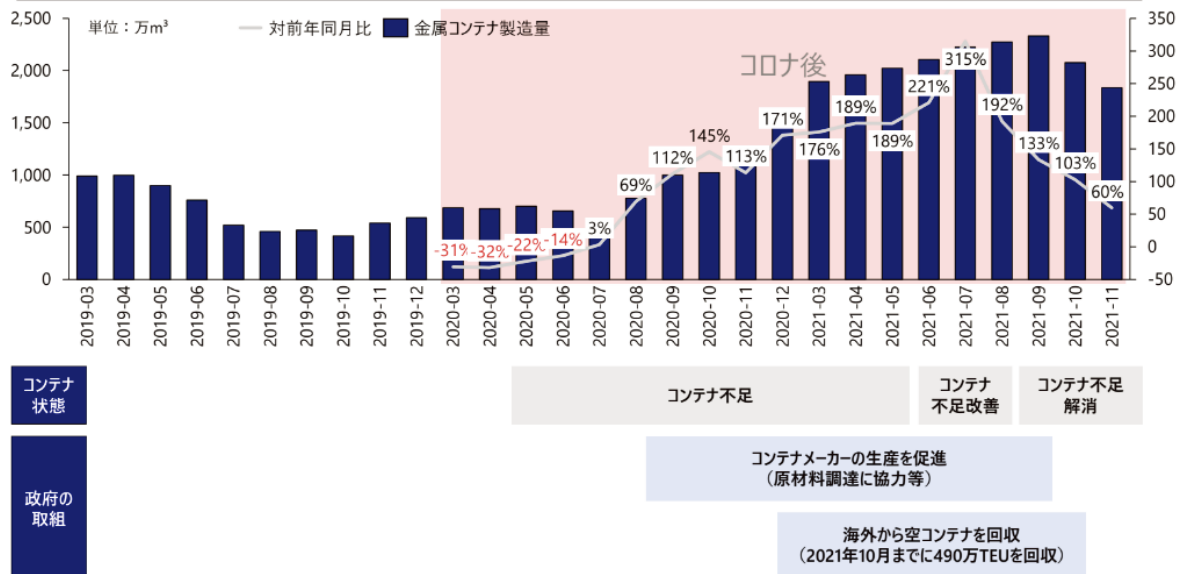
- 労働力不足とコンテナ不足の発生



4

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (1) 労働力とコンテナの不足

金属コンテナ生産量の推移（中国国内）



図表1：金属コンテナの生産量(単位：1,000TEU)

出所：野村総研作成資料

5

プレゼンテーションの構成

- COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響
 - (1) 労働力とコンテナの不足
 - (2) 港湾混雑
 - (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ
- 2022年のコンテナ輸送の見通し



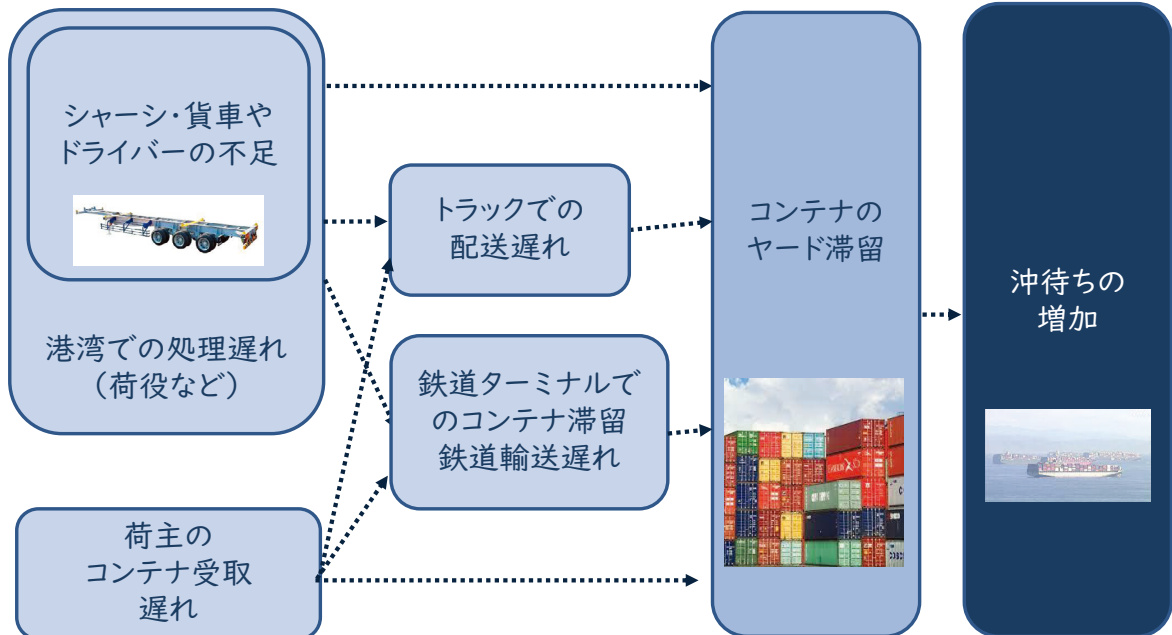
拓殖大学
Takushoku University

商学部
Faculty of Commerce

6

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (2) 港湾混雑

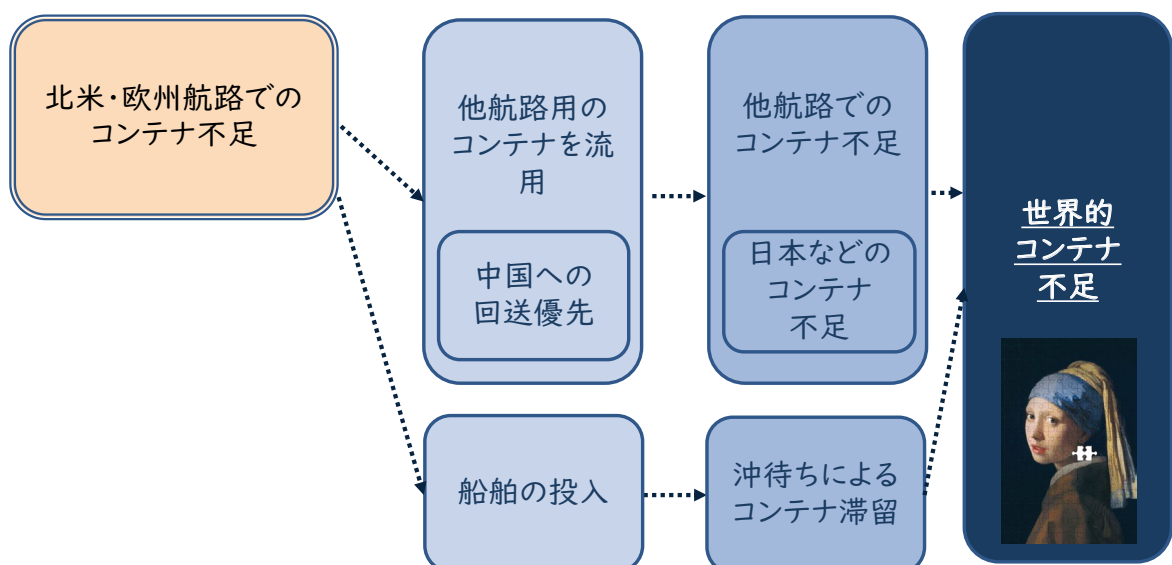
・ 港湾混雑のループ



7

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (2) 港湾混雑

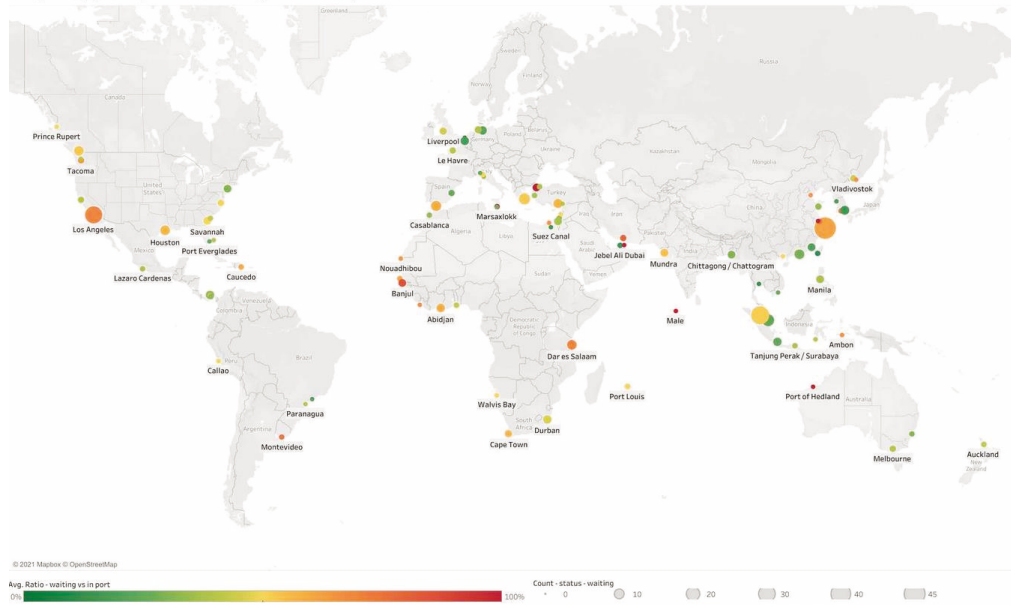
・ コンテナ不足の連鎖



8

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (2) 港湾混雑

Port congestion (AIS)
Congestion measure: vessels in port vs vessels waiting outside (bubble map)
Color (percentage) and size (number of vessels waiting). Hover over each port to see more details



図表2:世界のコンテナ港湾の混雑状況(2021年12月13日)

出所:eeSea

9

COVID19以降の海上輸送で表面化した課題 (2) 港湾混雑

Port congestion (AIS)
Congestion measure: vessels in port vs vessels waiting outside (bubble map)
Color (percentage) and size (number of vessels waiting). Hover over each port to see more details



図表3:世界のコンテナ港湾の混雑状況(2022年2月25日)

出所:eeSea

10

プレゼンテーションの構成

- COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響
 - (1) 労働力とコンテナの不足
 - (2) 港湾混雑
 - (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ
- 2022年のコンテナ輸送の見通し



拓殖大学
Takushoku University

商学部
Faculty of Commerce

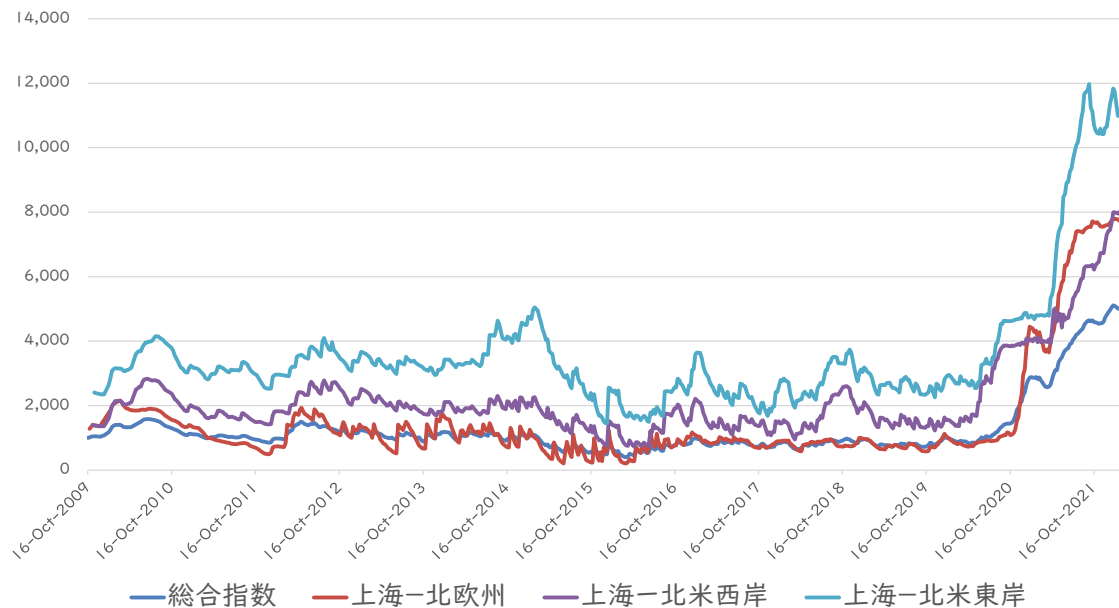
11

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

- 供給：コンテナ不足・コンテナ回転不足
 - 内陸輸送の混乱
 - 荷主側受け取り人員不足
 - トラックドライバー, 鉄道車両不足
 - 港湾労働者不足
 - 本船滞留によるスペース不足
- 需要
 - 巣ごもり需要, 在庫確保を含む堅調な需要

12

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

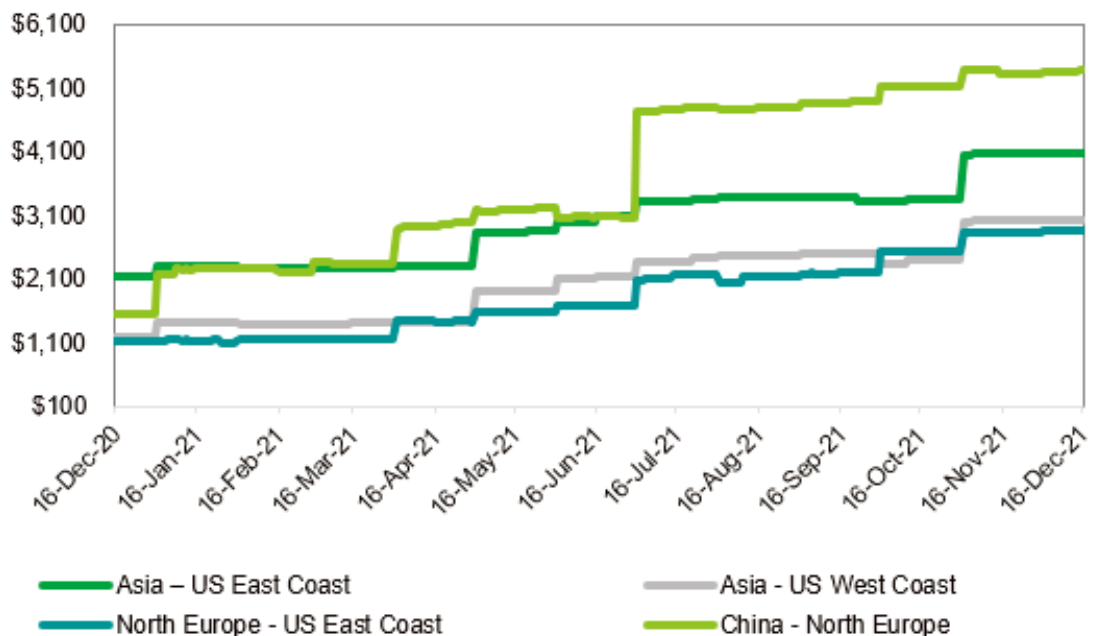


図表4: 上海コンテナ運賃指数
(単位:index (総合指数), USD/TEU, USD/FEU(北米航路))

出所:Clarkson

13

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ



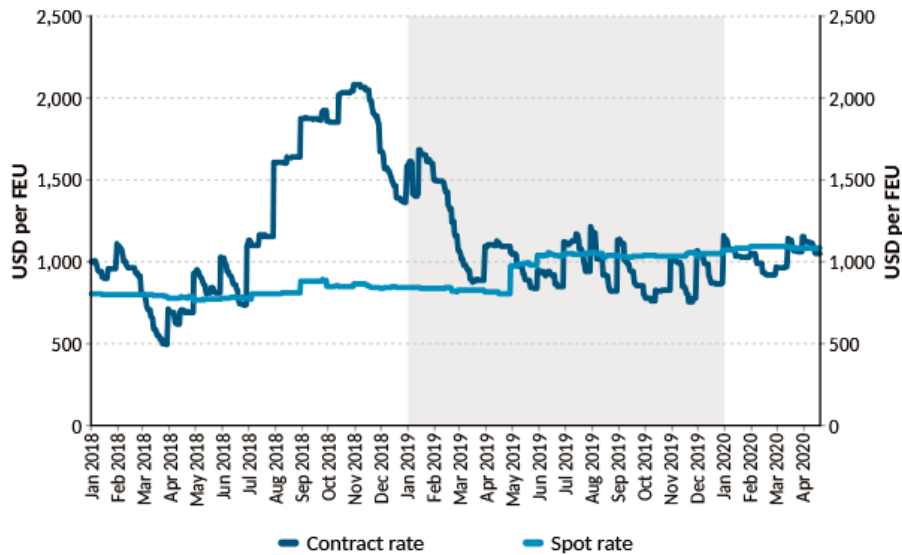
図表5: 主要航路における88日以上契約運賃 (long-term)

出典:IHS Markit

14

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

Far East - US West Coast container freight rates
2018-2020

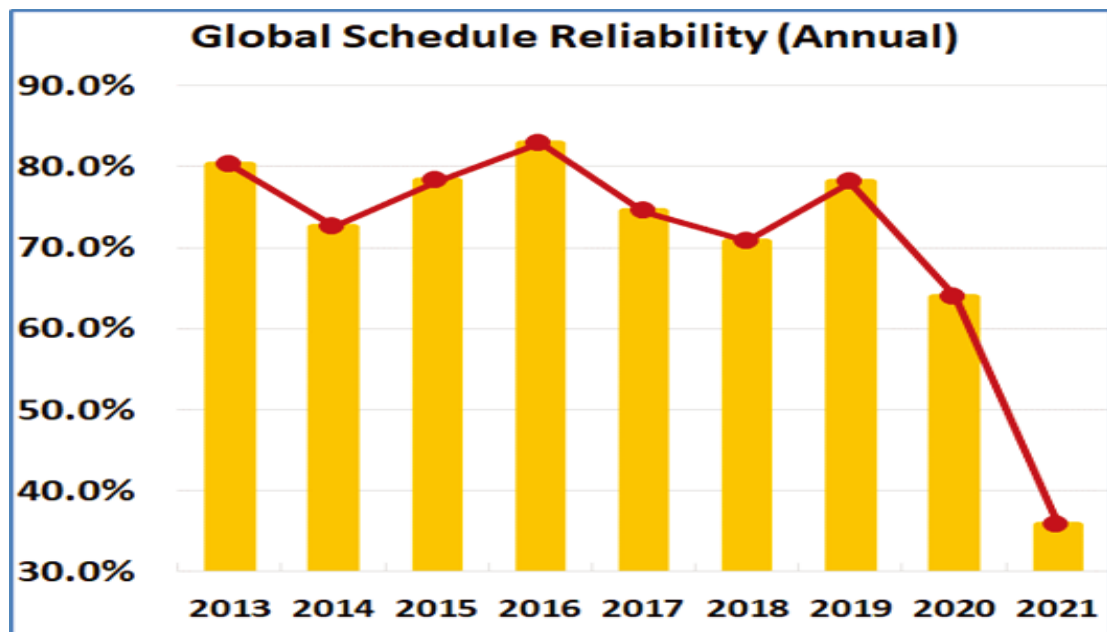


図表6:北米西岸航路における契約運賃とスポット運賃

出典:IHS Markit

15

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

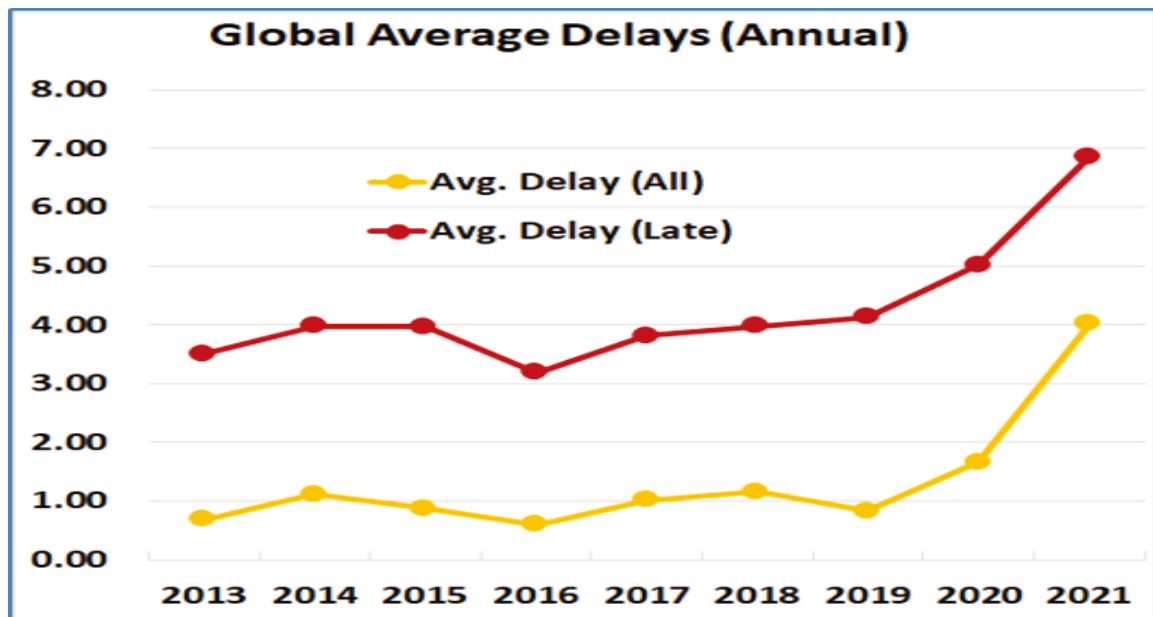


図表7:世界のコンテナ船日程順守率(2021年まで)

出所:Sea Intelligence

16

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ



図表8:世界のコンテナ船平均遅延日数(2021年12月まで)

出所:Sea Intelligence

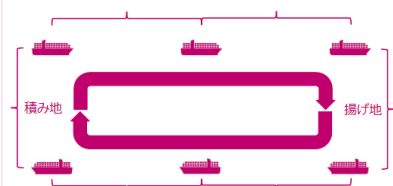
17

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

船の遅延が輸送量に与える影響

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

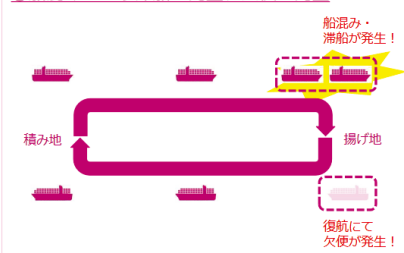
①通常運航時



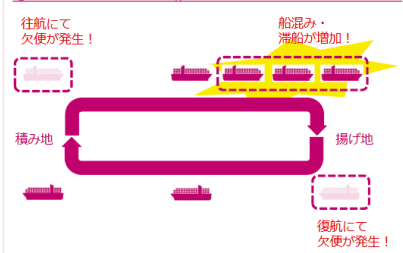
- コンテナ船の定期サービス維持には、航路に投入されている船が一定の間隔で航行する必要がある。
- 遅れた船がスケジュールを取り戻せない場合は、追加で船を入れない限り、事態の解消は不可能。解消不可能であれば一定の期間内に輸送できる量が減ってしまう。

本船の遅延 ⇒ サービスの頻度が低下
⇒ 船腹量(=輸送量)が低下

②船混みにより滞船が発生、欠便が発生



③滞船日数・隻数が継続・増加、更なる欠便発生



図表9:船の遅延が輸送量に与える影響

出典:<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001460925.pdf>

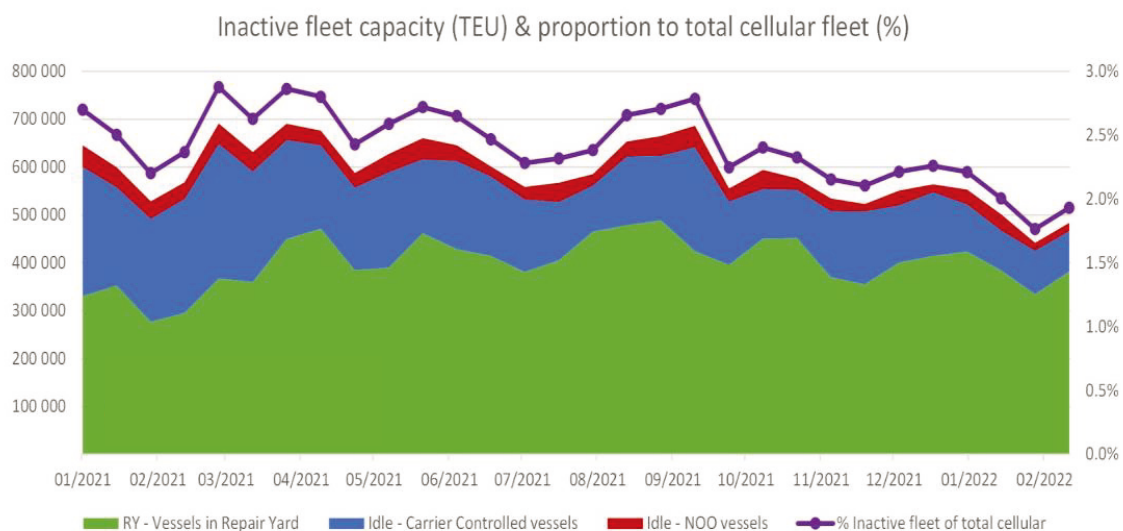
18

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

- 欠便の発生
 - 22年1月の欧州航路23便（北欧州14便, 地中海9便）
 - 北米航路81便（西岸65便, 東岸16便）
- 欧州航路, 北米航路の供給船腹量に対する欠便比率は22.2%
- 北欧州航路では英国主要港やロッテルダム港など主要港で港湾混雑が継続, 地中海航路でもギリシャやアドリア海諸港で港湾混雑が発生
- ロサンゼルス・ロングビーチ港で1月末時点で約100隻が滞船, 滞船平均日数は17.9日

19

COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ



図表10: コンテナ船の係船船腹量と全体に占める割合 (2022年2月まで)

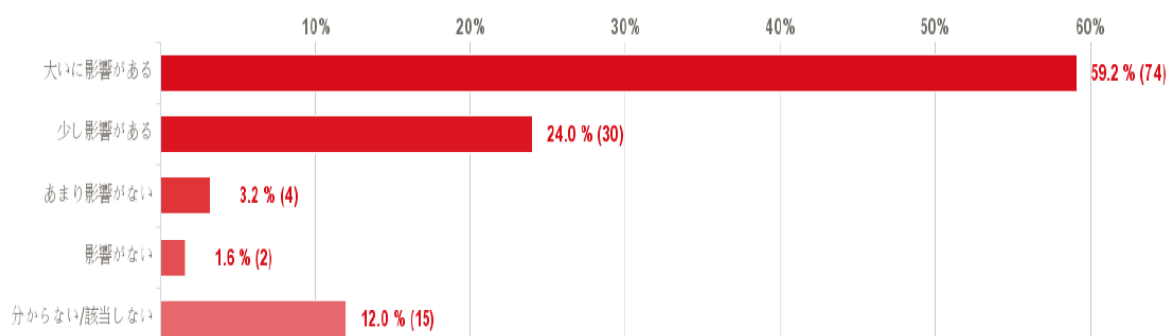
COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

- 港湾混雑の解消：回転率向上の必要条件
 - － 北米は内陸部の混雑解消が必要
 - － コロナの収束が必要条件
 - － 米国西岸での労使協定更新の影響
- 現時点では使える船がほとんどない
 - － 船舶発注は増えており、2023年以降に竣工増
 - ・ 23年の竣工増にあまり期待すべきではないという見方
- 物流の遅滞
 - － 日本でも食品、製造業、住宅機器など広い影響
 - － 企業の資金繰りにも影響

21

COVID19以降の海上輸送で表面化した課題 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

設問5. 現在、貴社ではコンテナ不足による国際物流混乱の影響を受けていますか。



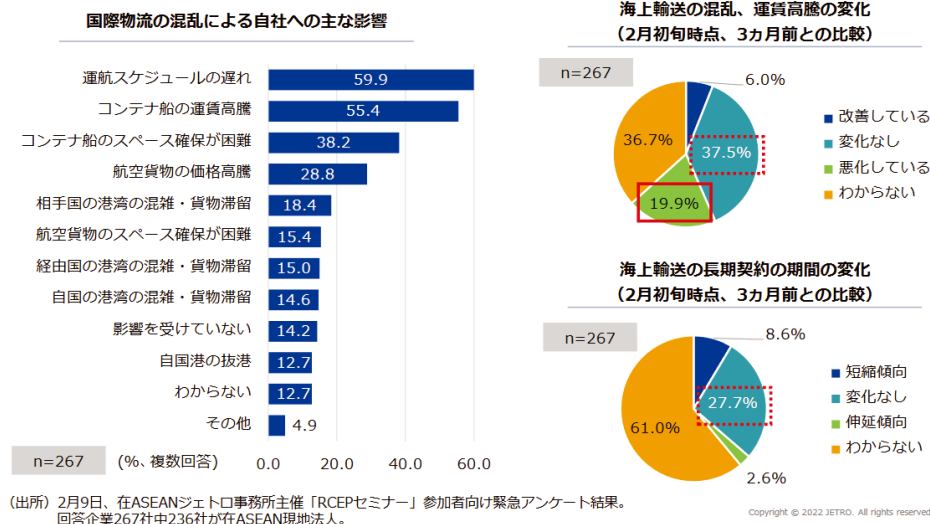
図表11: コンテナ不足による影響に関するアンケート結果(2021年11月)

出所: 神戸商工会議所

22

COVID19以降の海上輸送で表面化した課題 (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ

- 国際輸送混乱の自社への影響について、22年2月上旬時点で、主にASEANに所在する日系現地法人の約6割が、「運航スケジュールの遅れ」、「運賃高騰」による影響を受けていると回答。
- 2月初旬の状況は、3か月前（21年10～11月）と比較して、**4割が変化なし、2割が悪化**。



出所:JETRO

図表12:在ASEAN日系企業緊急アンケート結果(2022年2月)

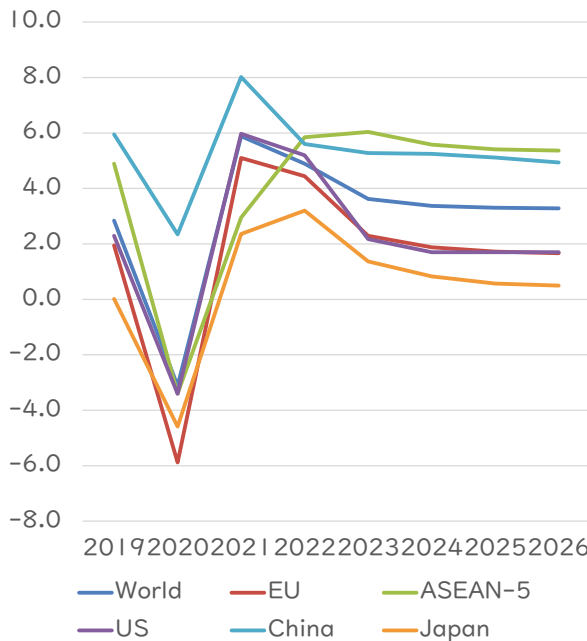
23

プレゼンテーションの構成

- COVID19が海上コンテナ輸送に与えた影響
 - (1) 労働力とコンテナの不足
 - (2) 港湾混雑
 - (3) 運賃高騰と物資輸送の遅れ
- 2022年のコンテナ輸送の見通し

経済成長率の見通し

単位:%



	World	EU	ASEAN-5	US	China	Japan
2019	2.8	1.9	4.9	2.3	6.0	0.0
2020	-3.1	-5.9	-3.4	-3.4	2.3	-4.6
2021	5.9	5.1	2.9	6.0	8.0	2.4
2022	4.9	4.4	5.8	5.2	5.6	3.2
2023	3.6	2.3	6.0	2.2	5.3	1.4
2024	3.4	1.9	5.6	1.7	5.2	0.8
2025	3.3	1.7	5.4	1.7	5.1	0.6
2026	3.3	1.7	5.4	1.7	4.9	0.5

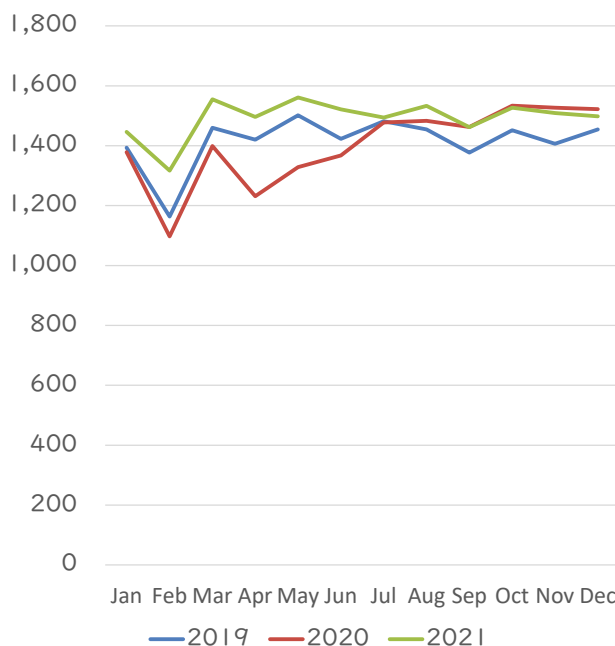
図表13:IMFによる実質経済成長率の見通し

出所:IMF"World Economic Outlook Database October 2021"

25

2022年のコンテナ輸送の見通し

単位:1万TEU



	Clarksons	Drewry	IHS Markit
2021	6.2%	5.7%	9.7%
2022	3.9%	5.4%	1.5%
2023		4.9%	3.4%
2024		3.7%	3.0%
2025		3.2%	2.8%
2026			3.1%
2027			2.7%
2028			2.6%
2029			2.7%
2030			2.7%

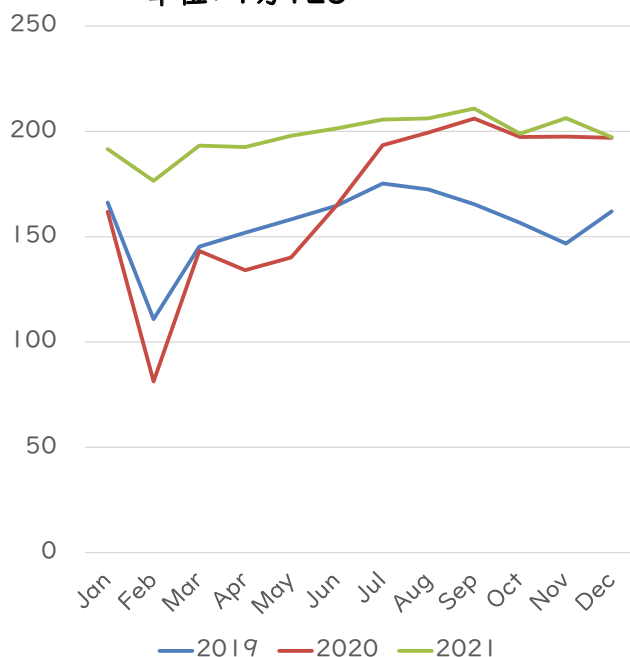
図表14:世界コンテナ輸送量の推移と各機関による見通し

出所:CTS, Drewry, IHS Markit,Clarksons

26

2022年のコンテナ輸送の見通し

単位：1万TEU



	Clarksons	Drewry	IHS Markit
2021	14.1%	12.5%	12.0%
2022	1.0%	3.4%	0.5%
2023		0.2%	3.6%
2024		0.1%	3.4%
2025		2.8%	3.1%
2026			3.3%
2027			2.9%
2028			2.7%
2029			2.8%
2030			2.8%

図表15: 北米往航コンテナ輸送量の推移と各機関による見通し

出所: CTS, Drewry, IHS Markit, Clarksons

27

2022年のコンテナ輸送の見通し

単位：1万TEU



	Clarksons	Drewry	IHS Markit
2021	-0.1%	-3.6%	7.0%
2022	3.0%	6.0%	2.8%
2023		2.3%	3.9%
2024		2.2%	3.4%
2025		2.2%	3.1%
2026			3.4%
2027			2.8%
2028			2.5%
2029			2.7%
2030			2.6%

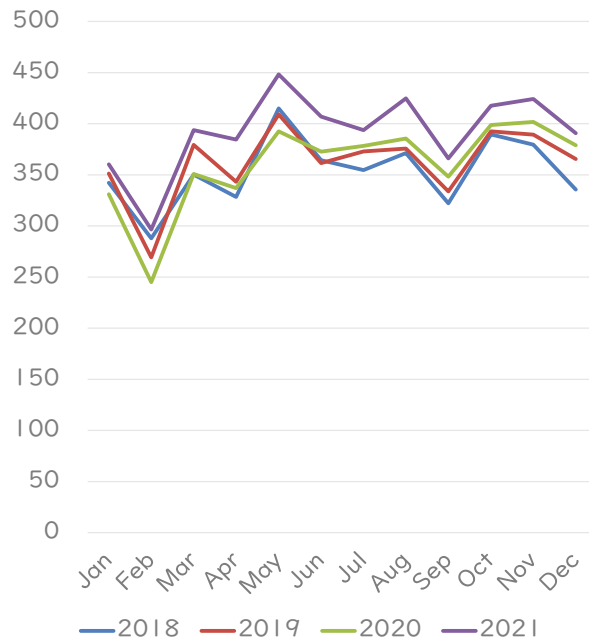
図表16: 欧州往航コンテナ輸送量の推移と各機関による見通し

出所: CTS, Drewry, IHS Markit, Clarksons

28

2022年のコンテナ輸送の見通し

単位: 1万TEU



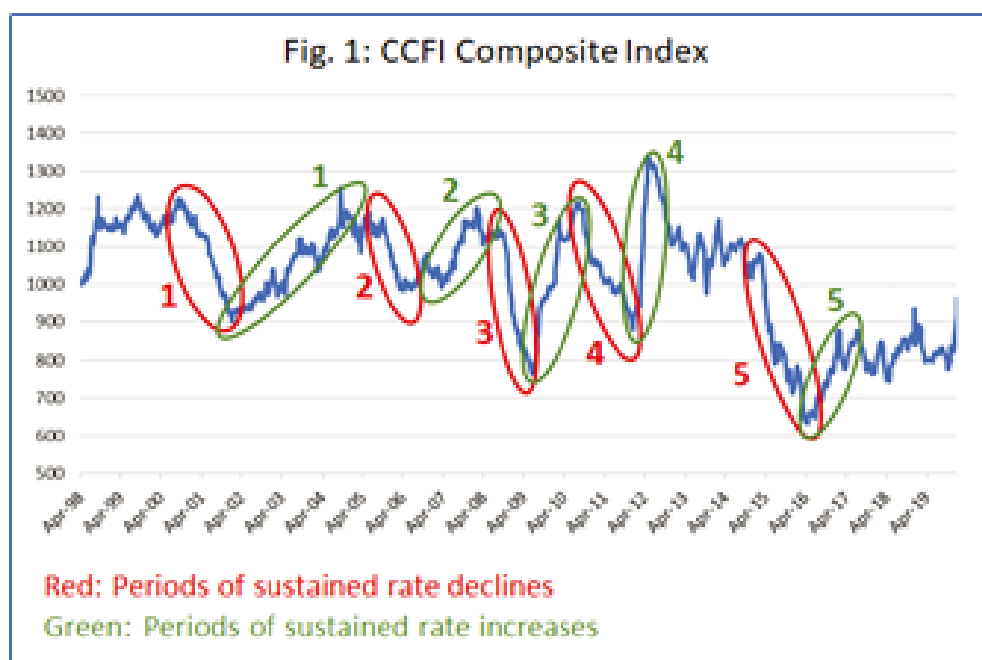
	Clarksons	IHS Markit
2021	5.7%	6.8%
2022	5.0%	3.7%
2023		2.8%
2024		2.6%
2025		2.4%
2026		2.6%
2027		2.2%
2028		2.2%
2029		2.4%
2030		2.3%

図表17: アジア域内航路コンテナ輸送量の推移と各機関による見通し

出所: CTS, IHS Markit, Clarksons

29

2022年のコンテナ輸送の見通し



図表18: コンテナ運賃の下落パターン

出所: Sea-Intelligence

30

2022年のコンテナ輸送の見通し



図表19:ILWUに関する写真

31

2022年のコンテナ輸送の見通し

表1:PMAとILWUの改定交渉経緯

2014年5月12日	ILWUとPMAによる交渉開始
6月30日	2008年に締結された協約の失効
7月1日	ILWUとPMAが交渉が継続中であること、オペレーションを継続する旨を発表
8月26日	健康保険給付金について暫定合意が得られたことをILWUとPMAが発表
11月3日	PMAが10月末からILWUによるタコマ・シアトル港でスローダウンが行われていることを発表
11月3日	ILWUがPMAの発表について「メディアを通じた攻撃で、混雑の要因はほかにある」と反論
11月6日	PMAが「ILWUがLA/LBにおいてヤードクレーンの熟練労働者の派遣を拒否している」と発表
11月6日	全米小売協会がオバマ大統領に早期解決を求める書簡を送付
11月10日	ILWUがPMAの発表について「混雑の原因はILWUの責任ではない」と反論
11月17日	PMAが「ILWUがオークランド港でもスローダウンを始めた」と発表
11月23日	ILWUが港湾混雑の原因について「経営者たちが間違った主張を振りまいている」と発表
12月17日	PMAが交渉の状況について「いくつかの問題について両者の隔たりは依然大きい」と発表
12月22日	PMAが米国連邦調停局(FMCS)に仲介を依頼したことを発表
2015年1月2日	PMAが、「ILWUによる熟練労働者の派遣拒否が混雑を限界まで近づける」と主張
1月2日	PMAが夜間の本船荷役に配置する作業員の数の削減を開始
1月5日	FMCSがPMAとILWUからの依頼に基づいて仲介を行うことを発表
1月12日	PMAが「ILWUによるスローダウンがターミナルの活動を停滞させている」と主張
1月13日	ILWUが「PMAの関係者が港湾混雑の主要因は港湾労働者でないことを認めた」と発表
1月26日	Journal of Commerce誌が「PMAとILWUがシャーンズの維持管理と修繕に関して暫定合意」と報道
2月4日	PMAがILWUに対して新たな提案を公表
2月4日	ILWUが「合意できていない内容はわずかでロックアウトはすべきでない」と声明
2月5日	ILWUが2月4日の発表を「ロックアウトを行うという脅しだ」と非難
2月6日	PMAが週末の本船荷役作業を一時的に中止することを発表
2月9日	ILWUがウェブサイトでLB港のターミナルの航空写真を公開
2月9日	PMAが「ILWUが紛争時の仲裁人の一方的解雇権を要求している」と公表
2月11日	PMAが休日・祝日の本船荷役作業を中止することを発表
2月14日	米国政府がベレス労働長官を派遣
2月20日	ILWUとPMAが暫定合意

図表20:2014年労働協約交渉の経緯

出所:<https://www.jpmac.or.jp/img/research/pdf/B201521.pdf>

32

2022年のコンテナ輸送の見通し

- 荷動きは22年も一定の成長が見込まれる
 - いまのところ, 荷動きは順調
- 船腹が増加し始めるのは23年以降→過剰な期待は禁物
- 正常化
 - 2022年の運賃は比較的高水準で推移する見込み
 - ILWU協約更新などの影響を考えると, 本格的な正常化は23年以降
 - インフレ, ロシア侵攻による需要の腰折れがリスク
 - 米国の金融政策は住宅市場対策の側面

33

2022年のコンテナ輸送の見通し

- 考えなければならないこと
 - 今後のサプライチェーンの在り方
 - 複線化, 冗長化, 短縮化
 - 生産拠点の国内回帰はむしろ脆弱化招く可能性
 - 「正常化」ってなに？

34

戸田様報告の総括

- サプライチェーンの混乱を受け, 本船のスケジュール維持は難しくなっている
- とくに北米においては米国の消費材需要の高止まりが予想され, 短期および中期的にも港湾混雑が解消される目途は立っていない
- 日本はONEにとって最重要マーケットの一つであり, 一つでも多く貨物を運ぶために注力している

35

甲斐様報告の総括

- コンテナ海運物流は, サービスを買う側が自ら提供されるサービスの質を左右する稀有な性質を持つ
- コンテナ輸送においては, サービス提供側の責任が大きいのは当然であるものの, 購入する側ができる部分も大きい
- 物流混乱を嘆くのではなく, 物流混乱を引き起こしている当事者意識を持ってほしい

36

戸田様, 甲斐様への質問(1)

- 船社として, サプライチェーンの混乱がいつごろまで続くと予想されておりますか?
- また, 正常化のためのポイントはどこにあるとお考えですか?

37

戸田様, 甲斐様への質問(2)

- 最近のウクライナ情勢は, コンテナ輸送の動向にどのような影響があるとお考えでしょうか?
- また, 御社での対処などについて現在考慮されている点がございましたらご教示願います

38

戸田様, 甲斐様への質問(3)

- 脱炭素化やDXへの取組も急務です。海運会社として、代替燃料船舶の調達やDX人材の確保など今後の事業戦略についてどのようにお考えでしょうか？

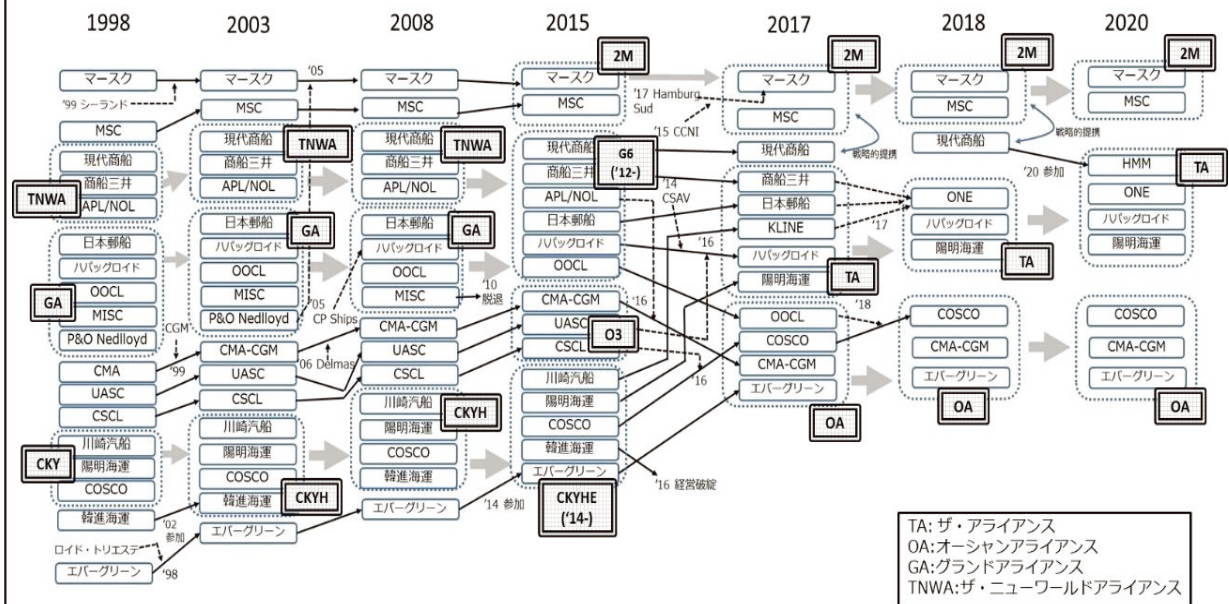
39

戸田様, 甲斐様への質問(4)

- 今回の混乱を受けて、現在のサプライチェーンを見直す荷主もあると思います。海運会社として今後のグローバルサプライチェーンの在り方についてどのような見通しをお持ちでしょうか？
- また、海運会社としてサプライチェーンの変化にどのように対応されていくお考えでしょうか？

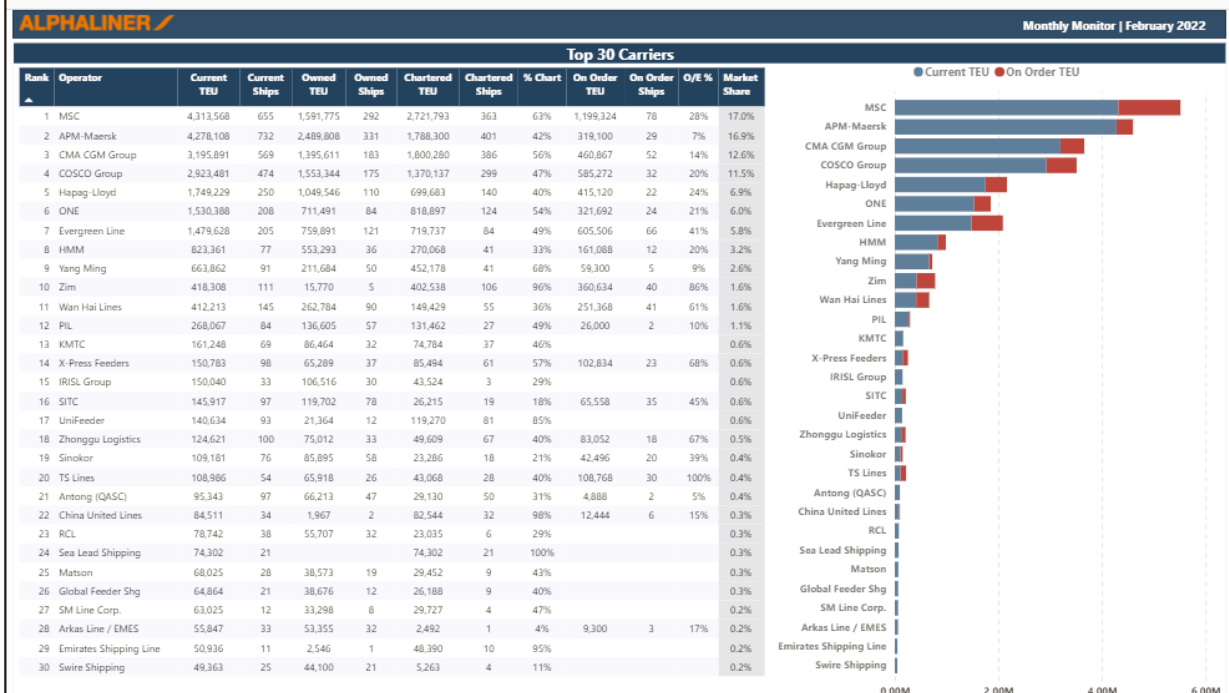
40

おまけ: 船社のM&A(買収・合併)と アライアンスの再編



41

おまけ2: 世界の上位コンテナ船社 (2022年2月)



出所: Alphaliner

42

ポストコロナとRCEP下の東アジア物流の展望

客員研究員 福山秀夫

1、はじめに

昨年11月、東アジアの地域的な包括的経済連携（RCEP）協定について参加15カ国の署名式が行われたが、中国ではRCEP下でのASEAN（東南アジア諸国連合）との貿易の拡大を見据えた、中国の西部大開発における新たな戦略として、西部陸海新通道の構築が強力に推進されている。

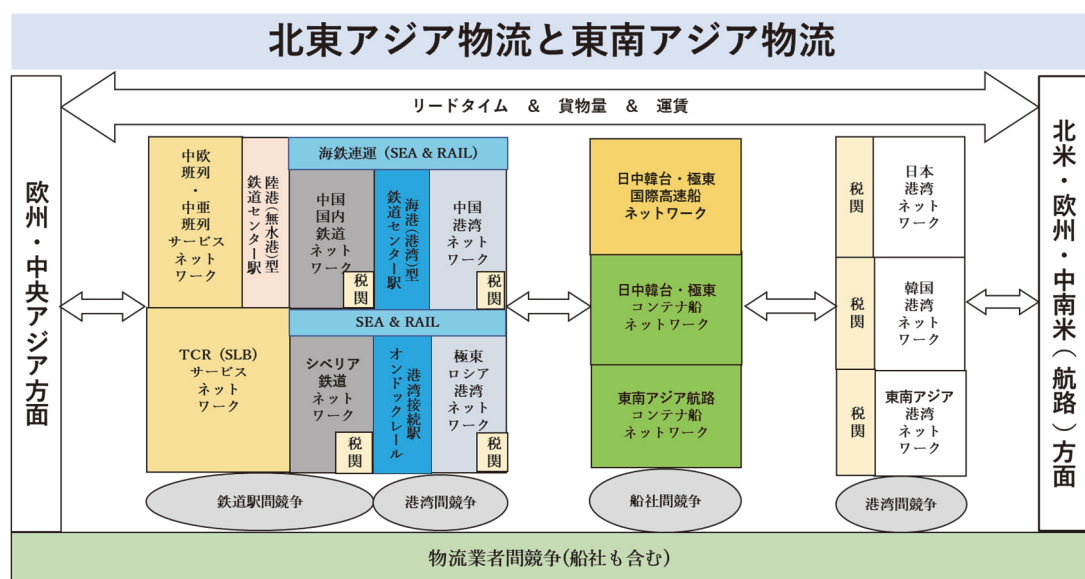
西部陸海新通道とは、重慶と欽州港とシンガポール港をハブとし、ASEANとの物流を推進することを主目的とした陸海ルートのことである。シルクロード、長江両経済ベルトと欽州港からシンガポールへと連なる海路を接続する陸海ルートであり、陸路は鉄道と高速道路をその手段とし、海路は欽州、防城港、北海鉄山の3港から構成される広西北部湾港と海南島の洋浦港を利用する。

物流拠点を重慶・成都から広西北部湾港・海南洋浦港、沿線ハブを南寧、昆明、西安、貴陽、蘭州、ウルムチ、フフホト、銀川、西寧、湛江、遵義、柳州などとして、国境ターミナルは防城港、崇左、徳宏、紅河、シーサンパンナなどとしている（「西部陸海新通道総体計画」〈2019年8月15日中国国家発展改革委員会発表〉より）。

この西部陸海新通道が、東アジア物流を大きく変える可能性がある。本稿では、ポストコロナとRCEP下での東アジア物流の展望について、現在の東アジアの国際物流の構造を踏まえ、その概要を読者の皆さんにお知らせしたい。

2、東アジアの国際物流の構造と特徴

（図1）東アジアの国際物流の構造



（筆者作成）

東アジアの国際物流の構造は、図 1 をご覧いただきたい。

東アジアの国際物流のコンテナ輸送の幹線ルートは、一般に海運による物流と、鉄道やトラックによる物流から構成される。多国間をまたがる幹線ルートは海運と鉄道の連携による輸送を中心とし、トラック輸送がラストワンマイルを担うことで、ドア・ツー・ドアが完成する国際複合一貫輸送（インターモーダル）ルートである。

現在、東アジアには日韓航路（韓国航路）、日中航路（中国航路）、韓中航路、台湾航路、東南アジア航路、極東航路、北米航路、欧州航路、中南米航路などの定期コンテナ航路が存在する。これらの航路と港湾を通じて、鉄道やトラックがつながる。

航路の特徴は、まず船のタイプによって、大きくコンテナ船と国際高速船（ROR O船、フェリー）の2つに分けられる。コンテナ船は多点間輸送、国際高速船は2点間輸送をそれぞれ特徴としている。

一般に、前者は船足が遅く、スケジュールが不安定でリードタイムが長い。後者は船足が速く、スケジュールが安定していてリードタイムは短い。従って、前者は長距離輸送、後者は近距離輸送にそれぞれ向いているといわれている。

次に、これらの航路は寄港地の違いによって、北東アジア物流と東南アジア物流の2つに大きく分けられる。一般に、日韓、日中、韓中、台湾、極東の各航路は北東アジア物流に含まれ、東南アジア航路は日本発着航路とアジア域内航路に分けられ、東南アジア物流に含まれる。北米、欧州、中南米の各航路は基幹航路としてグローバル物流と位置付けられる。

国際高速船航路は、北東アジアに属する日中韓台と極東ロシアの5カ国・地域間をつなぐ近海地域でネットワークを形成している。コンテナ航路は北東アジア（日中韓台・極東ロシア）と東南アジア（ASEAN地域）を合わせた東アジア全域に広がっており、上海や釜山や香港などの巨大なハブ港地域を大まかな境界として、北東アジア航路と東南アジア航路がそれぞれのネットワークを形成している。

これらのコンテナ船のネットワークは、中国または韓国の港湾ネットワーク経由で中国と欧州を接続する中欧班列の鉄道ネットワークに接続したり、また極東ロシアの港湾ネットワーク（ナホトカ、ポストチヌイ、ウラジオストクの各港）経由でシベリア鉄道とつながるシベリア・ランドブリッジ（SLB）と接続したりしている。

つまり、東アジアでは、複数の海運、港湾、ユーラシア大陸横断鉄道の各ネットワークが密接に結び付き、一大物流ネットワークが形成されているのである。そして、このネットワーク上で、海運を含む多くの物流業者が激しい競争を展開しているのである。

3、ポストコロナとRCEP下の東アジア物流の展望

この複合一貫輸送ルートでのシー&レール、中国語で「海鉄連運」と呼ぶ物流を東アジアの国際物流の中心的なロジスティクスと位置付け、ポストコロナとRCEP下

の東アジア物流の展望について述べる。

(1)ポストコロナの展望

コロナ禍は陸のシルクロードと中国物流の発展に弾みをつけ、さらに日韓発貨物との接続ビジネスの発展に大きなチャンスをもたらしている。誕生以降急速に成長してきた中欧班列は、鉄道コンテナセンター駅を中心とした国際陸港（税関を含む）と港湾と船社との競争と連携がその成長を実現してきた原動力となっている。

港湾間競争は、中国では港湾傘下の船社を生み出し、日中韓航路に参入している。日中韓および欧米船社を含む物流業者は、コロナ禍でも鉄道は安定輸送が実現できしており、これまで以上にシー&レールという国際複合一貫輸送を認識することとなっている。

既に、マースク、CMA-CGMなどの欧州系大手船社、COSCO、シノトランスなどの中国国有大手船社やSITCなどの中国民営大手船社、オーシャンネットワークエクスプレス（ONE）などの日系船社も中欧班列とSLBという2つのランドブリッジの活用に乗り出している。

日本でも日本海側諸港湾のうち北部九州港（下関港を含む）が既に中欧班列との接続サービスを開始しており、富山港、新潟港などがSLBの活用による成長戦略を展開。ロシアのFESCOもこれを後押ししている。さらに、中国の国際郵便や越境（EC＝電子商取引）貨物の中欧班列専用列車も陸続と出発している。

日韓近海船社も中欧班列と日中韓航路の積極的な活用と対応を開始しており、中欧班列の成長の度合いや四囲の状況から判断すると、中欧班列の成長は一時的なものではなく、一帯一路構想の後押しを受けつつ継続的なものとなると予想される。

しかし、中欧班列の意義は、欧州航路を補完する地位を獲得するというレベルの輸送ルート（第2または第3の選択肢）になるのであり、欧州航路に取って代わるレベルになることはない。なぜなら、物量的に欧州航路には追い付けないからである。

20年のアジア-欧州航路の往復航の取扱量は約2400万TEUであり、中欧班列は往復行で約113万5000TEUである。この差は、列車と巨大コンテナ船というハード的な差を考慮すれば、簡単に埋まる差ではないが、輸送貨物量の伸びや顧客数、参入物流業者数の増加に伴い、中欧班列を運営するためのコンテナ・鉄道コストや運賃を引き下げていくことは容易に推測できる。

一方、欧州航路は、ポストコロナでは回復基調に入り、コロナ以前のレベルで推移すると推察され、取扱量をさらに伸ばすであろう。

(2)RCEP下の東アジア物流の展望

昨年11月、日本と韓国、中国など東アジアを中心に15カ国が参加するRCEPが締結された。これを契機に、中国西部とASEAN諸国がシンガポールを経由する海路で結合されるならば、これまで利用されてきた、中国西部（内陸）から深圳港または香港または上海港経由という貿易ルートに大きな変化がもたらされる可能性が

ある。

これまで、重慶からASEAN諸国にコンテナ貨物を運ぶ場合、2000^キの長江を1週間—10日間かけて下り、上海で積み替え、2—3週間程度かけて輸送する必要があった。また、それよりは短いが、深圳港・香港を利用するルートもあった。

それが、重慶から欽州港まで1000^キを約2—3日、欽州港から1週間以内で輸送できるため、東南アジア航路や欧州航路は欽州港を頻繁に利用することが予想される。

既に、欽州港の20年の取扱量は約400万TEU（広西北部湾3港で約505万TEU、中国港口網〈<http://www.chinaports.com/monthlythruput/2020-12>〉）あり、東京港や横浜港に匹敵する。シルクロード経済ベルトと長江経済ベルトの貨物の何割かは欽州港経由で移動することになり、上海港を経由する必要はなくなるだろう。

日韓からも欽州港を経由すれば、重慶から北部湾エリアの諸都市への輸送は上海経由よりリードタイムが短縮される可能性は大きい。なぜなら、三峡ダムの運河通航の非効率性と不安定性があるからだ。しかも、大型船舶による海上輸送も可能になる。日中航路の貨物が東南アジア航路に奪われる可能性も出てくる。

さらに、欧州航路にも影響を及ぼす可能性も大きいと思われる。中国西部とASEANの貨物は、欧州航路も中欧班列もどちらも利用可能になるからである。

西部陸海新通道は西部大開発を推進し、東南アジア航路と日中航路を融合させ、日韓中航路の中欧班列の貨物を重慶で集約することを可能にし、重慶や近隣の成都、西安の貨物量を増加させる可能性が大きい。中国内陸部をハブとし、いかようなルートも構築することが可能となるかもしれない。

（図2）西部陸海新通道総体規画図（全体図）



出所：国家發展改革委員会（2019年8月15日発表）「西部陸海新通道総体計画」より

かつて、チャイナ・プラスワンということで、中国から東南アジアに分散させた部品工場や製品工場の貨物を欧州へ輸送する際にも、日韓発貨物と一緒に重慶や成都で集約し、欧州に輸送することが可能になるかもしれない。

RCEP下のASEANとの貿易ルートの変化と貿易量の増加が、東南アジア物流と北東アジア物流の関係に大きな変化をもたらすことが予想される。シンガポールの地位の向上がもたらされることは間違いない。シンガポールのPSA（ポートオーソリティー）は西部陸海新通道構築の初期の段階から広西北部湾港務集団と連携しており、新通道の対ASEANのハブとしての地位を強化することを狙っている。

さらに釜山港、日本の五大港、北部九州港の地位の相対的上昇をもたらし、北米航路や中南米航路は中国をハブとするアジア地域の航路の延長線上に位置付けられる航路となるかもしれない。今後の動向が注目される。

中欧班列の急成長と北東アジア物流－国際陸港の戦略と日韓発貨物－

客員研究員 福山 秀夫

中欧班列の誕生と急成長

1) 中欧班列の誕生

1992年に始まったCLB（チャイナランドブリッジ）は、連雲港・天津・大連の3港から出発する海鉄連運ルートのみでしたが、2011年3月には、鉄道の現代化のために導入されたコンテナ輸送のハブ駅として建設された18か所鉄道コンテナセンター駅のうち内陸に立地する駅、陸港型と言いますが、そこからも出発する中欧班列（班列とは中国語で列車の意味）へと発展しました。中欧班列は、ユーラシア・ランドブリッジのブランド名です。

2) 中欧班列の急成長

2011年に始まったときはわずか17便、1,000TEUでした。これが、2013年、一带一路構想が発表されると、14年には308便、2万6,000TEUに急増しています。コロナ前の2019年は8,225便で、72万5,000TEU、ものすごい急成長をしています。コロナがやってきた2020年には、1万2,400便、113万5,000TEUと2019年比、便数で約50%、コンテナ数で約60%と増加しています。これは、飛行機によるベリー輸送の激減、世界的なコンテナ船航路の運賃高騰による代替輸送需要によるものです。

中欧班列と日本との接続

1) 2018年は日本との接続元年

中欧班列は、18か所鉄道コンテナセンター駅のうち内陸港型センター駅である重慶・成都・西安・鄭州などから出発する列車がメインであり、当初は中国企業のための鉄道という意味合いが強く、かつてのCLBのように日本と接続するSEA & RAILのランドブリッジにはなっていませんでした。それが、2018年5月、日通がEurasia Train Directというサービスを開始し、これが日本の接続元年になりました。ランドブリッジ輸送はこれ以降進展し、現状は日中韓物流企業の日韓発貨物をめぐる3つ巴の競争となっています。

2) 日中韓の接続事例

日中韓の企業について、現状どういう取組がなされているかを少し簡単に説明し

ます。

日通の Eurasia Train Direct の接続の方法ですが、SEA & RAIL では、日本—大連港—満州里または日本—青島港—西安とつなぎ、AIR & RAIL では、空路で重慶と西安につなぎます。2019年には、西安鉄道コンテナセンター駅を軸としたルートを開発、ブロックトレインを編成しました。彼らは、実際に西安政府からこのブロックトレインの運行許可を取得して編成をしています。

日新は、上記のような厦門港経由のサービスに「日中欧 SEA&RAIL 一貫輸送サービス」という商標登録をしてビジネスを推進しています。また、武漢港・日本直行便を使ってトライアルも行いました。

韓国の SJ ロジスティクスという企業は、韓国の LG 電子と中国工場の LG 電子の製品を日照港経由で成都鉄道コンテナセンター駅に集約してブロックトレインを立てて、ポーランドまで運んでいます。所要日数25日で、1FEU 当たり大体6,500米ドルだそうです。

中国企業の取組としては、シノトランスジャパンという国営企業が、2018年6月に SEA & RAIL 課という部署を立ち上げて、E-EXPRESS というサービスを始めました。シノトランスも中国鉄道も国営企業同士ですから連携しており、中国鉄道所有のコンテナを日本に持ってきて利用して、コンテナコストの軽減を図り、威海港から重慶鉄道センター駅までの安い運賃を提供しています。

中欧班列と日韓発貨物との接続に関する競争と協調

1) 鉄道・港湾・税関・船社を含む物流業者の競争と協調

北東アジア物流においてこの接続、日本港湾と韓国港湾は、国際的に港湾間競争をしていますが、両港湾から国際フェリー・RORO 船ネットワークと国際コンテナ船ネットワークにつながり、中国の港湾ネットワークにつながります。通関を経由して、SEA & RAIL という考え方で港湾に立地する海港型の鉄道コンテナセンター駅につながります。そこから中国国内鉄道ネットワークにつながり、陸港型の鉄道コンテナセンター駅につながります。ここから鄭欧班列や長安号、蓉欧快鉄、渝新欧などの中欧班列や中亜班列が出発していきます。それぞれに港湾間競争やセンター駅間競争があり、全体を手配するのが我々海運業者・船社であり、物流業者です。その基準となるものは、リードタイム、それから貨物量、それから運賃です。この3つを軸にして港湾間の競争と協調が行われています。

2) 国際陸港の発展戦略と日韓中物流――中欧班列といかに接続するか

一方、鉄道センター駅が存在する国際陸港は、戦略の柱として集貨エリアを韓国、日本、太平洋まで拡大するハブ港化を目指しています。韓国の視点に立てば、韓中フェリー・RORO 船の航路が15航路あり、これを利用することが一番中国に近いわけです。地の利としては日本よりもはるかに有利です。日本の視点に立てば、九州・山口経済圏、関西経済圏から国際フェリー・RORO 船、これを国際高速船と呼びますが、そのネットワークが形成されています。地の利として有利なのは北部九州エリアです。博多港からカメリアラインがフェリーを運航しており、釜山港まで6時間で到着します。釜山港から仁川までトラックで大体6時間、仁川からフェリー・RORO 船で中国の港まで12時間程度、大体2日以内に到着します。これがコンテナ船だと、いろんな港へ寄港しますので、1週間程度かかります。そのため国際高速船を利用することがリードタイム的には非常に早いです。

それから、物量が基準になりますが、博多港、北九州港、釜山港、このエリアは、取扱量が2018年で、2,350万 TEU あり、日本一国分の取扱量に相当します。この地域にそれだけの貨物が集まり、北米航路、欧州航路も釜山港から出ているということで、ほとんど日本の地方港の貨物は釜山港に集まります。釜山港や仁川港で日本発の貨物と韓国発の貨物をまとめて一緒に、貨物量を制御して、最適な中国港湾、鉄道コンテナセンター駅に持ってゆけば、鉄道センター駅で中欧班列定期便が容易に仕立てられると考えます。

そして、コストも下がり、運賃も下がっていくものと思われます。

今後の展望―アフターコロナに向けての展望

1) アフターコロナへ向けての展望

中欧班列の利用拡大というのは引き続き起こると思います。これが当たり前になり、安定成長へつながっていくと考えます。それから、中欧班列と日韓発貨物の接続市場が拡大していく、つまり普通になっていくというふうに考えます。そして、日中、日韓、韓中の各航路の拡大及び日中韓のトライアングルの連携に基づくコンテナ船・RORO 船及び港湾による中欧班列への接続のルートの開発競争が激化すると思います。

結論として、ウィズコロナからアフターコロナに向けての中欧班列に関係する鉄道、船社、フォワーダー、港湾間の競争と協調が北東アジア物流に大きな変化をも

たらず可能性が大きいということです。日韓発貨物と中欧班列の接続が、これからどんどん盛んになっていくと思います。日韓中の船会社を含む全物流業者にとっては、これは中欧班列利用拡大と日韓発貨物の接続ビジネスに大きなチャンスが到来しているというふうに考えます。

2) 中欧班列は欧州航路の重要な補完ルート

ただ、1つ最後に言っておきたいのは、この中欧班列が欧州航路に取って代わるという話ではないということです。これは相互に補完すべきものであって、既に船社もロジスティクス業務に進出しており、船社の利益にもなります。アジアからヨーロッパに向かう欧州航路の貨物量というのは大体1,600万 TEU ぐらいあると言われています。そのうちのどれだけが鉄道を利用するかということになると、多分せいぜい300万 TEU ぐらいだというふうに想像します。これはハード的な限界ですね。そういうことを考えると、やはりメインは欧州航路であり、それを補完する形で中欧班列が利用されていくというふうに考えます。

ご清聴ありがとうございました（拍手）

一帯一路と日中韓ロジスティクスの展望

客員研究員 福山 秀夫

1. はじめに

昨年 11 月 R C E P について参加 15 か国の署名式が行われたが、R C E P 下でのアセアンとの貿易の拡大を睨んで、中国の西部大開発の新たな戦略の展開である西部陸海新通道の構築が、既に 2017 年ころから強力に推進されてきた。これは、一帯一路構想に沿ったもので、陸のシルクロードと海のシルクロードが接続されることになり、中国西部・華中・華南・華東・アセアン等の東南アジア物流や中国・中央アジア間の物流に大きな影響を与え、ひいては、華北・韓国・日本という北東アジア物流にも影響を及ぼすと予想される。海のシルクロードとしての東南アジア航路、日中航路・日韓航路・韓中航路における貨物の流れに影響を与えることになると思われる。

本稿では、陸のシルクロードとしての中欧班列の誕生と急成長、北東アジアにおける日韓発貨物との接続の現状、及び西部大開発における新たな戦略としての西部陸海新通道を概括し、ポスト・コロナの展望も含めて、一帯一路と日中韓ロジスティクスの展望を述べたい。

2. 中欧班列の誕生

1) ユーラシア・ランドブリッジから中欧班列へ

1992 年 12 月に「海鉄連運」をベースに中国から欧州向け（連雲港～ロッテルダ

ム）に開始されたユーラシア・ランドブリッジは、2011 年 3 月に重慶鉄道コンテナセンター駅という内陸駅を起点とした中欧班列（渝新欧国際班列（班列とは列車の意味））へと変わった。重慶鉄道コンテナセンター駅は、中国鉄道が、鉄道の現代化のために導入したコンテナ輸送と海鉄連運施策を支えるためのハブ駅として設置された 18 か所の鉄道コンテナセンター駅の一つである。18 か所の鉄道コンテナセンター駅は、大きく 2 つに分けられる。内陸に位置する陸港（無水港）型の重慶・成都・西安・武漢・鄭州・昆明・蘭州・ウルムチ・瀋陽・ハルビン・北京と港湾地区に立地する海港（港湾）型の青島・上海・広州・天津・大連・寧波・深圳の 18 か所である。2011 年 3 月以降、これらの駅から次々と国際列車が出発することとなり、2016 年に「中欧班列」というブランド名が与えられた。この名称は、班列が列車という意味もあり、鉄道便を指す狭義の意味もあるが、基本的には「海鉄連運（SEA&RAIL）をベースとしたランドブリッジ全体を指す広義の名称でもある。

ルートとしては、旧ユーラシア・ランドブリッジ時代に主要ルートとして活

用された三大海鉄連運ルートである連雲港港－阿拉山口（カザフスタン国境）ルート、天津港－二連浩特（モンゴル国境）ルート、大連港－満州里（極東ロシア国境）ルートがあるが、海港型センター駅が多数できたことで、多数の港湾からのランドブリッジサービスが可能となった。従って、内陸駅から出発する中欧班列もあれば、港湾地区から出発する中欧班列もあり、かつてとは全く様相の異なる、中国全土をカバーするランドブリッジ体制が構築されることとなった。

2) 中欧班列の基本 5 ルート

（図 1）は、中欧班列の基本 5 ルートを表す。従来の三大海鉄連運ルートをベースとしている。連雲港港－阿拉山口ルートは、「西通道」、天津港－二連浩特ルートは、「中通道」、大連港－満州里ルートは、「東通道」と名付けられ、西通道には、従来のシベリア鉄道に連なる「西 1 通道」、カスピ海を渡る「西 2 通道」、ウズベキスタン・トルクメニスタン・イランと連なる「西 3 通道」が設けられた。現在は、この 5 ルートで運用されている。

（図 1）中欧鉄路通道規画图



出所：中国一帯一路ネット (<https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/rcjd/60645.htm>)

（最終閲覧日：2020 年 4 月 12 日）

3. 中欧班列の急成長

（表 1）は、中欧班列のコンテナ貨物の取扱量の推移を示したものである。

(表 1) 中欧班列のコンテナ貨物取扱量の推移

西暦	便数	コンテナ量(TEU)
2011	17	1,000
2012	42	4,000
2013	80	7,000
2014	308	26,000
2015	815	68,000
2016	1,702	107,000
2017	3,673	318,000
2018	6,377	543,000
2019	8,225	725,000
2020	12,400	1,135,000

(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 日付より
 筆者作成

2011 年中欧班列開始時は、わずか 17 便 1,000TEU の取扱量であったが、2013 年 9 月、習近平主席がカザフスタンのナザルバエフ大学で、シルクロード経済ベルト構想（陸のシルクロード）を発表し、翌月インドネシアで海のシルクロードを発表して一帯一路構想が成立した翌年 2014 年には、308 便 26,000TEU と便数で 18 倍、コンテナ数で 26 倍に急増した。コロナ直前の 2019 年には 8,225 便 725,000TEU と、わずか 9 年で便数で約 480 倍、コンテナ数で 725 倍と激増した。2020 年のコロナ禍の下では、便数で前年比約 50%増の 12,400 便、コンテナ数で約 60%増の 1,135,000TEU と急増した。原因は、コロナ禍における旅客便の激減によるベリール輸送の激減と定期コンテナ船航路の世界的なコンテナ不足、港湾混雑と運賃高騰による代替需要によるものである。コロナ禍は、中欧班列の活用に弾みをつけることになった。

4. 中欧班列と日韓発貨物との接続の現状

中欧班列は、ランドブリッジというその性格上、中国外の貨物である日韓発貨物にも戦略的に狙いを定めている。後で説明するが、中国鉄道側の戦略としても日韓発貨物については積極的な対応が取られている。

日本発貨物については、2018 年 5 月日本通運が、重慶や武漢を拠点とした中欧班列と日本との接続サービス「ユーラシアトレインダイレクト」サービスを発売

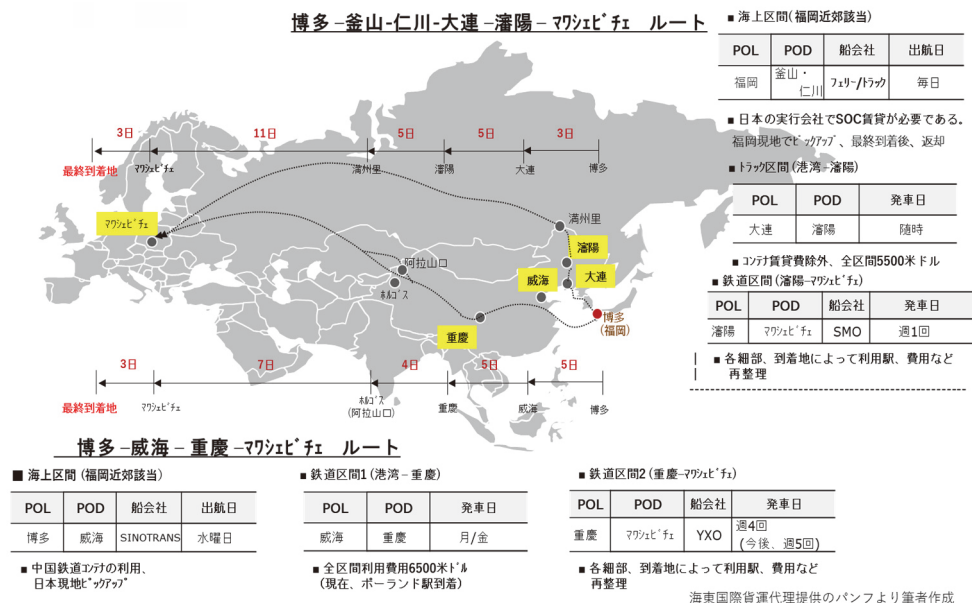
した。これは、日本から大連港・満州里ルートや青島港・西安・阿拉山口ルート
の SEA & RAIL サービスと航空機で重慶空港・鉄道につなぐ AIR & RAIL サービス
であった。また、2019 年 4 月、日新は横浜港発厦門港経由重慶鉄道コンテナ
センター駅経由ドイツまでの SEA & RAIL サービス「日中欧 SEA & RAIL 一貫
輸送サービス」を商標登録して、ビジネスを展開中である。日欧間 25 日というリ
ードタイムを達成している。

韓国発貨物については、韓国企業が積極的であり、SJ ロジスティクスという企
業が、LG 電子の製品を韓国工場から日照港経由で成都鉄道コンテナセンター駅
に持ち込み、中国工場からの製品と集約して、ブロックトレインで欧州へ輸送し
ている。仁川ーウッジ間 25 日程度かかった。

中国系企業の日本発貨物への対応をみると、国営船社のシノトランスジャパン
が、2018 年 6 月、SEA & RAIL 課を立ち上げ、「E-EXPRESS」という日本ー
中央アジア・欧州向けサービスを開始した。これは、同じ国営企業の中国鉄道の
コンテナを使用し、コンテナコストを引き下げ、威海港ー重慶鉄道コンテナセン
ター駅経由で両社の税関の協力関係を活用して、リードタイムを短縮して輸送す
るサービスである。また、民営フォワーダー海東国際貨運代理は、(図 2) のよう
な博多港からのサービスを展開する。

(図 2) 海東国際貨運代理の日本との接続サービス

欧州向け中欧班列サービスの内訳 (フェリー→大連経由ルート及びコンテナ船→威海・重慶ルート)



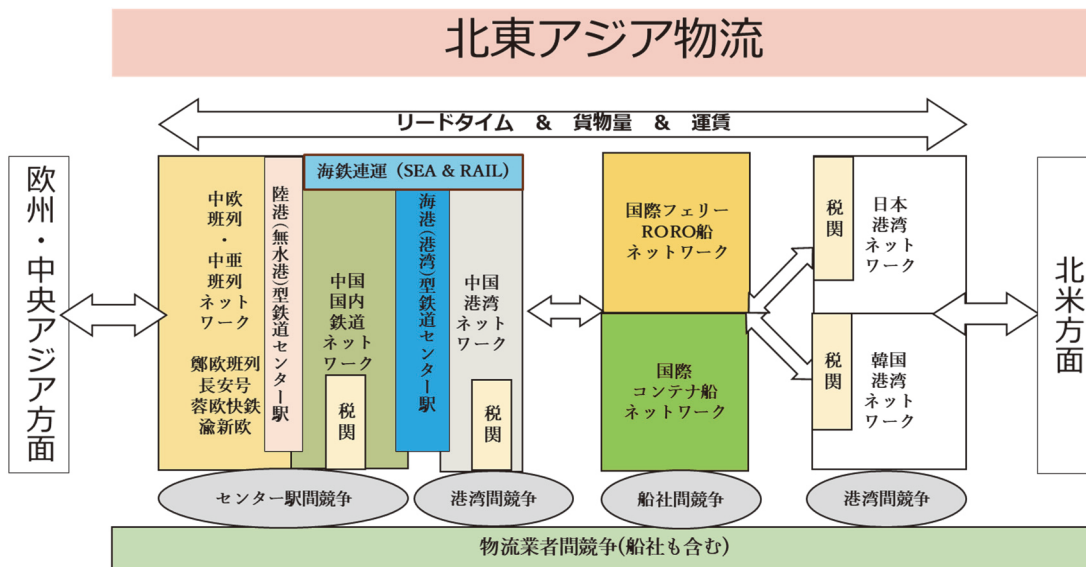
海東貨運代理のサービスは、日本で最も大陸に近い博多港を拠点と定め、シノ
トランスジャパンの威海港経由サービス (日欧間 24 日) や博多港からのフェリ

ー・RORO 船のカメリアラインの博多港―釜山港（約 6 時間）、釜山港―仁川港（道路約 6 時間）、仁川港―大連港（大仁フェリー約 12 時間）サービス（日欧間 27 日）を活用したサービスである。

5. 中欧班列と日韓発貨物との接続に関する競争と連携

日韓から貨物を中欧班列につなぐ場合、ポイントとなるのは、港湾と船社と鉄道ルートを選択である。日韓の港湾は港湾間競争を展開しており、船社はコンテナ船とフェリー・RORO 船（コンテナ船より高速なので国際高速船と呼ぶ）が船社間競争を展開している。その船社が中国港湾を選択するので、中国港湾の港湾間競争が激しくなる。鉄道コンテナセンター駅は、沢山のコンテナ貨物が荷揚げされる港湾と手を組んで、海鉄連運貨物を揚げやすくする条件を作るために、センター駅間競争を展開する。さらに、リードタイムの短縮のため、税関が対応する必要があり、税関も巻き込まれることになって、税関間競争も発生する。最適ルートは、全ての競争で最適な条件が組み合わされた時に初めて可能になるだろう。今の段階では、そのような条件は不明だが、徐々に形成されてきていると思われる。その構造を表したものが（図 3）である。

（図 3）中欧班列と日韓発貨物との接続に関する競争と連携



（出所）筆者作成

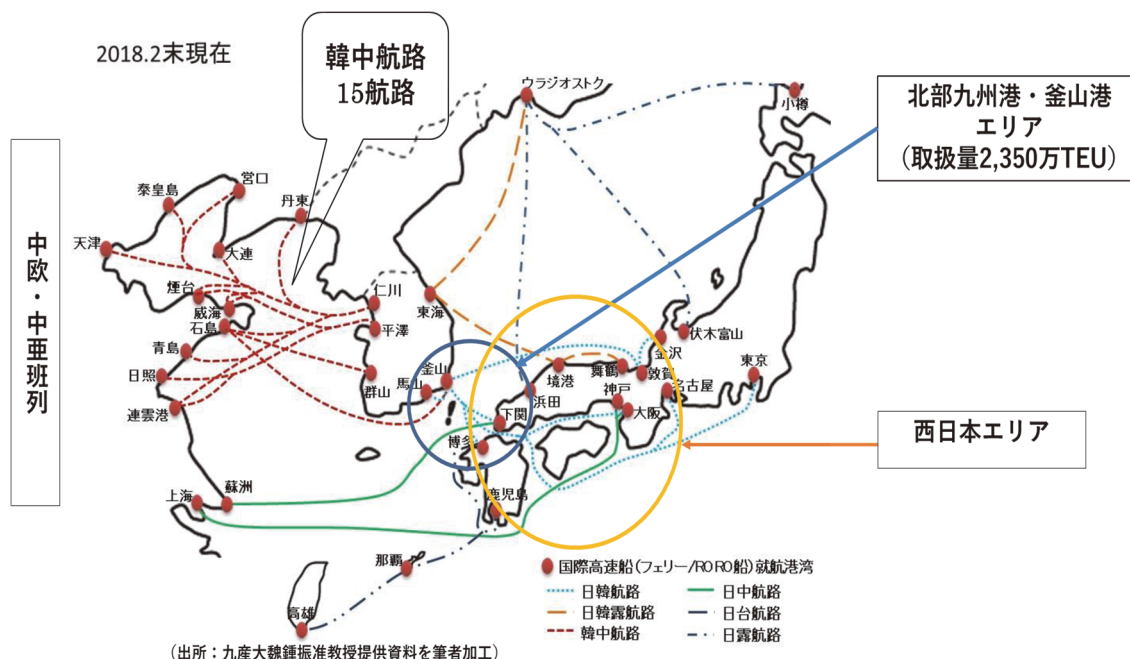
6. 北東アジアにおける国際高速船ネットワーク

（図 3）のうち、リードタイムで最も短いと考えられるのが、日韓航路と韓中航路の

国際高速船フェリーネットワークを併用する形（RO to RO）である（（図 4）参

照)。特に、博多港・門司港・下関港の北部九州港が地の利があると言える。また、釜山港経由ではあるが、日本からの欧州航路の利用がかなり多い。釜山港と北部九州港エリアは、2018 年取扱量で 2,350 万 TEU のコンテナ貨物が集まる港湾エリアである。これは日本一国分の取扱量に匹敵する。欧州へ向かう日本貨と韓国貨を釜山または仁川に集約し物流を制御して、仁川港から韓中航路の多頻度な国際高速船で中国の中欧班列と接続可能な港湾で揚げ、鉄道コンテナセンター駅へ持ってゆけば、2 日間で輸送でき、通常の定期コンテナ船の 1 週間前後よりかなりリードタイムを短縮できる。これが、積換えポイントは多くなるが、推奨できるルートである。実際に、図 2 の通り、中国のフォワーダー海東国際貨運代理が博多港から大連港のサービスで日欧間 27 日を提供している。威海港や青島港や連雲港などにつなげばさらに早くなるだろう。

(図 4) 北東アジアにおける国際高速船ネットワーク



7. 国際陸港の発展と戦略

2019 年、筆者は、鄭州・西安・成都の鉄道コンテナセンター駅を訪問したが、そこには、2011 年の中欧班列開始当時とは異なる、鉄道コンテナセンター駅やその他の貿易・商務・税関・保税區等の多くの施設を擁する国際陸港とそれを管理するプラットフォーム会社が存在し、中欧班列展開の中心となっていた。国際陸港はそれぞれ異なった発展事情を抱えており、一帯一路構想を共通基盤とした、それぞれの異なった発展戦略を展開していた。共通するのは、中欧班列や中国における定期コン

テナ輸送のハブ港化を目指していることである。日韓発貨物取り込みを戦略の一つに位置付けて強力に推進していることに衝撃を受けた。

その中でも成都国際陸港は、成都鉄路港と呼ばれ、成立に鉄道が深くかかわっており、成都鉄道コンテナセンター駅のコンテナ取扱量は、中国で最も多く、中欧班列の取扱量も昨年まで5年連続中国第1位であった。そのユニークな戦略を説明する。

『中国成都国際鉄路港』パンフによると、成都鉄路港は、成都鉄路港投資發展（集団）有限公司（C I P I）というプラットフォーム会社が運営しており、戦略を発表している。

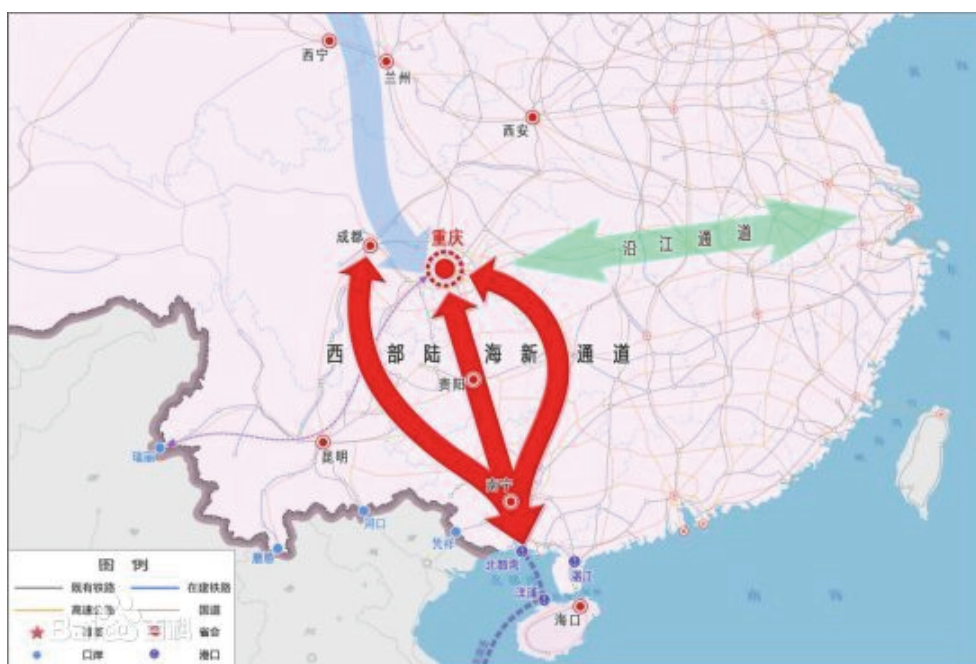
その發展戦略を一言でいえば、成都をハブ化する戦略である。そのために、「四向拓展」「全域開放」というスローガンのもとに7路線の国際鉄道と5つの国際鉄海連運ルートを構築中である。東西南北への推進ルートがあり、西向きには中国からパキスタン鉄道経由グワダル港からインド洋・アラビア海へ出る鉄海連運ルートが特徴的である。

南向きには、成都～瑞麗を通り、ミャンマーのチャピュー港へ向かうルート、成都から昆明を通り、ラオスのビエンチャンからタイのバンコクへ向かうルート、成都から昆明を通り、ベトナムのハノイへ向かうルート、成都から欽州を通り、アセアン諸国をカバーするルート、東向きには、成都－深圳－香港・マカオルート、成都－寧波－台湾ルート、成都－上海－日韓以東ルート、成都－天津－日韓以東ルートなど太平洋・北米・南米をカバーするルート、北向きにはモンゴル・ロシアルートが計画されている。東向きのルートを見ると、日韓発貨物を狙っていることがよくわかる。

8. 西部陸海新通道とアセアン

西部陸海新通道とは、渝桂新南向通道とも呼ばれ、重慶と欽州港を両端のハブとする、アセアンとの物流を推進することを主目的とするルートのことである。2017年ごろから構築の取組みが開始されており、シルクロード経済ベルトと長江経済ベルトと欽州港からシンガポールへと連なる海路を接続する陸上ルートである。陸路は、鉄道と高速道路をその手段とし、海路は、欽州港・防城港・北海鉄山港の3港から構成される広西北部湾港と海南島の洋浦港を利用する。コンテナ貨物を取り扱うのは欽州港である。物流起点は、重慶・成都～広西北部湾港・海南洋浦港、沿線ハブは、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・柳州等、国境ターミナルは、防城港・崇左・徳宏・紅河・シーサンパンナ等である。（「西部陸海新通道総体規画」）

（図5）西部陸海新通道表示図



出所：ウェブサイト百度百科より

(図 6) 渝桂新南向通道表示図



出所：ウェブサイト百度百科より

9. 一带一路と日中韓ロジスティクスの展望

1) ポスト・コロナにおける展望

コロナ禍は、陸のシルクロードと中国物流の発展に弾みをつけ、さらに、日韓発貨

物との接続ビジネスの発展に大きなチャンスをもたらしている。誕生以降急速

に成長してきた中欧班列は、鉄道コンテナセンター駅を中心とした国際陸港（税関を含む）と港湾と船社との競争と連携が、その成長を実現してきた原動力となっている。港湾間競争は、港湾傘下の船社を生み出し、日中韓航路に参入している。日中韓および欧米船社を含む物流業者は、コロナ禍で鉄道がパンデミックに強いことがわかり、これまで以上に **SEA & RAIL** という国際複合輸送を認識することとなっている。既に、マースクや **CMA CGM** などの欧州系船社やコスコやシノトランスなどの中国国営船社や **SITC** などのような中国民営船社も、鉄道利用に乗り出し、中欧班列だけでなくシベリア・ランドブリッジ（**SLB**）の活用動き出している。日本でも日本海側諸港湾のうち、北部九州港（下関港を含む）が既に中欧班列との接続サービスを開始しており、富山港・新潟港などの諸港が、**SLB** の活用による成長を戦略として展開している。ロシアの **FESCO** もこれを後押ししている。さらに、中国の国際郵便や越境（**EC**）貨物の中欧班列専用列車も続発している。日本郵船も完成車物流の事例ではあるが、中欧班列を物流網に組み入れた。日韓船社も中欧班列と日中韓航路の積極的な活用と対応を開始しており、それらの企業の取組みは、コロナ以前からの戦略的な取組であり、コロナ禍がそれを促進しているものと考えられる。中欧班列の成長の度合いや四囲の状況から判断すると、中欧班列の成長は一時的なものではなく、一帯一路構想の後押しをうけつつ、継続的に成長してゆくものと予想される。

しかし、中欧班列の意義は、欧州航路を補完する地位を獲得するというレベルの輸送ルートになるだけであり、欧州航路に取って代わるレベルになることはない。なぜなら、物量的に欧州航路には追い付けないからである。2020 年のアジア・欧州往復航の取扱量は、約 2,400 万 TEU である。一方、中欧班列は、往復行で約 113 万 5000TEU である。この差は、ハード的な限界もあり、簡単に埋まる差ではないが、輸送貨物量の伸びや顧客数や参入物流業者数の増加は、中欧班列を運営するためのコンテナコストや鉄道コストを引き下げ、運賃を引き下げていくことは予想できる。行政府の補助金は、それに合わせ妥当な範囲で維持され、いずれは廃止されるものと思われる。

2) RCEP 下での西部陸海新通道の効果

中国西部とアセアン諸国が、シンガポールを経由する海路で結合されるならば、これまで利用されてきた、中国西部（内陸）～深圳港または香港または上海港経由という貿易ルートに大きな変化がもたらされる可能性がある。これまで、重慶からアセアン諸国にコンテナ貨物を運ぶ場合、約 2000 km の長江を 1 週間～10 日間かけて下り、上海で積み替えて、2～3 週間程度かけて輸送する必要があった。また、それよりは短いが深圳港・香港を利用するルートもあった。

それが、重慶～欽州港まで約 1000 kmを約 2～3 日、欽州港から 1 週間以内で輸送できるため、東南アジア航路は、欽州港を頻繁に利用することになるだろう。

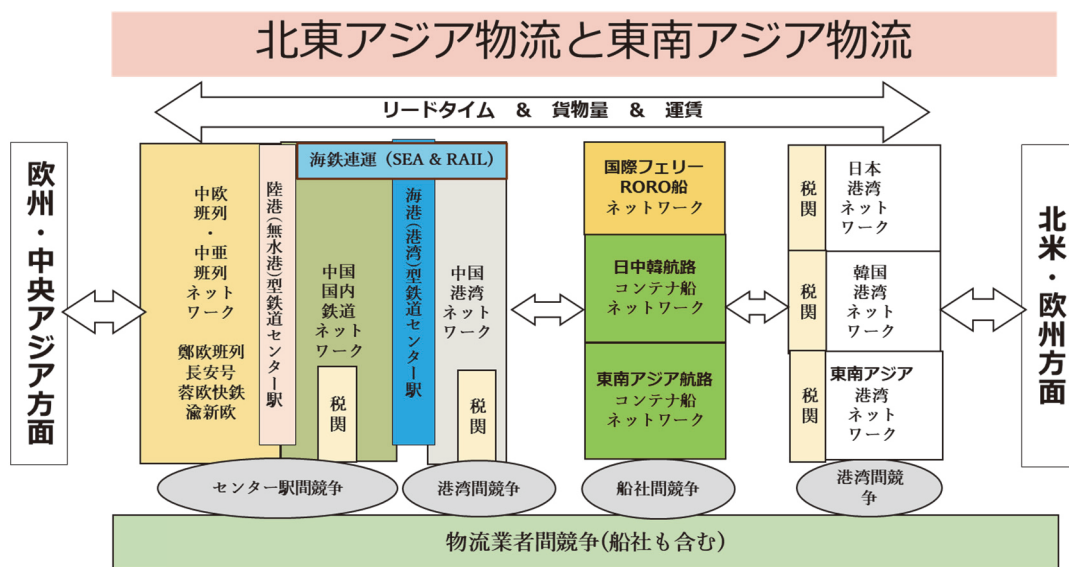
すでに、欽州港の 2020 年の取扱量は、約 400 万 TEU（広西北部湾 3 港で約 505 万 TEU（中国港口網 <http://www.chinaports.com/monthlythruput/2020-12>）あり、東京港や横浜港並みである。シルクロード経済ベルトの貨物及び長江経済ベルトの貨物の何割かは、欽州港経由で移動することになり、上海港を経由する必要はなくなるだろう。日韓からも欽州港を経由すれば、重慶～北部湾エリアの諸都市への輸送が上海経由よりリードタイムが短縮される可能性は大きい。なぜなら、三峡ダムの運河通行の非効率性と不安定性があるからだ。しかも大型船舶による海上輸送も可能になる。日中航路の貨物が東南アジア航路に奪われる可能性も出てくる。

西部陸海新通道は、西部大開発を推進し、東南アジア航路と日中航路を融合させ、日韓中航路の中欧班列の貨物を重慶で集約することを可能にし、重慶や近隣の成都、西安の貨物量を増加させる可能性が大きい。中国内陸部をハブとし、いかようなルートも構築することが可能となるかもしれない。かつて、チャイナ+ワンということで、中国から東南アジアに分散させた部品工場や製品工場の貨物を欧州へ輸送する際にも、日韓発貨物と一緒に重慶や成都で集約し、欧州に輸送することが可能になるかもしれない。RCEP 下でのアセアンとの貿易ルートの変化と貿易量の増加が、東南アジア物流と北東アジア物流の關係に大きな変化をもたらすことが予想される。シンガポールの地位の向上がもたらされることは間違いない。シンガポールの PSA(ポートオーソリティ) は、西部陸海新通道構築の初期の段階から広西北部湾港務集団と連携している。

さらに、釜山港、日本の五大港、北部九州港の地位の相対的上昇をもたらし、北米航路や中南米航路は、中国をハブとするアジア地域の航路の延長線上に位置づけられる航路となるかもしれない。

(図 7) は以上の状況を示したイメージ図である。

(図 7) 中欧班列と北東アジア物流と東南アジア物流の融合に関する競争と連携



(筆者作成)

以上

1. 韓国港湾と日本から見た北東アジア物流

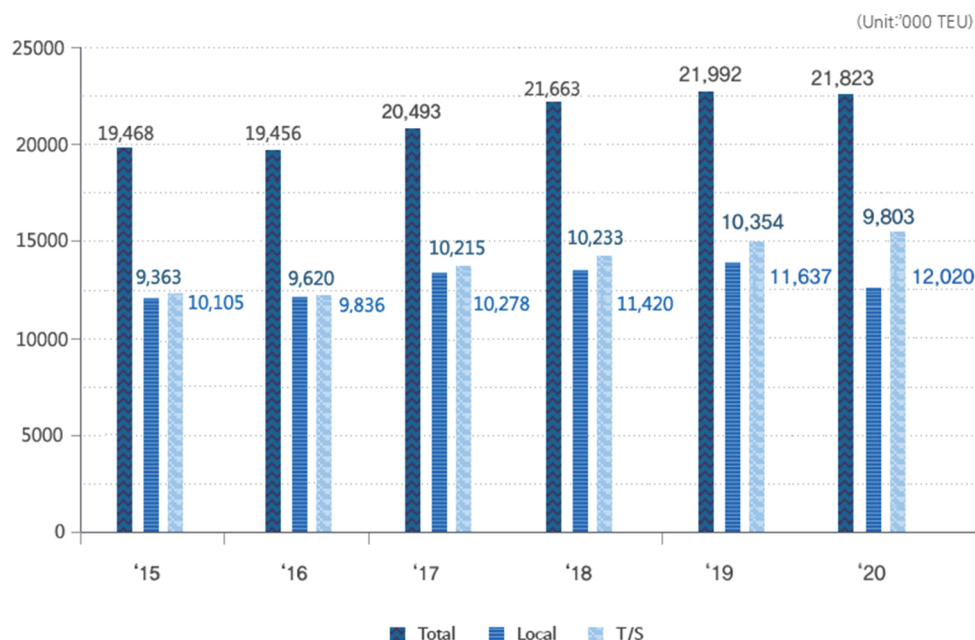
日本の欧州行きの物流を見る場合、韓国港湾、特に、釜山港と日本の関係を直視し、日本から見た北東アジアの国際物流の特色を把握しておく必要がある。

釜山港湾公社は、現在、釜山港をその戦略的位置という観点から、北米航路・欧州航路等の海上航路とユーラシア大陸のシベリア・ランドブリッジ（SLB）やチャイナ・ランドブリッジ（中欧班列）のハブ港として位置付けている。

釜山港のコンテナ取扱量の推移（図表 1）をみると、2020 年の総取扱量 21,823,962TEU、

輸出 4,951,219TEU、輸入 4,852,617TEU、トランシップ（T/S）12,020,126TEU で、T/S 比率 55.1%と T/S が約 6 割を占めており、増加傾向にあり、また、2018 年の釜山港の対日コンテナ取扱量の T/S 比率は 56.35%と約 6 割を占めており、個別には博多・苫小牧・門司・新潟等の T/S 比率が高いが、国際コンテナ戦略港湾の東京・横浜・大阪・神戸の T/S 比率も高く、事実上、釜山港がハブ化していると言える。

（図表 1）釜山港のコンテナ取扱量



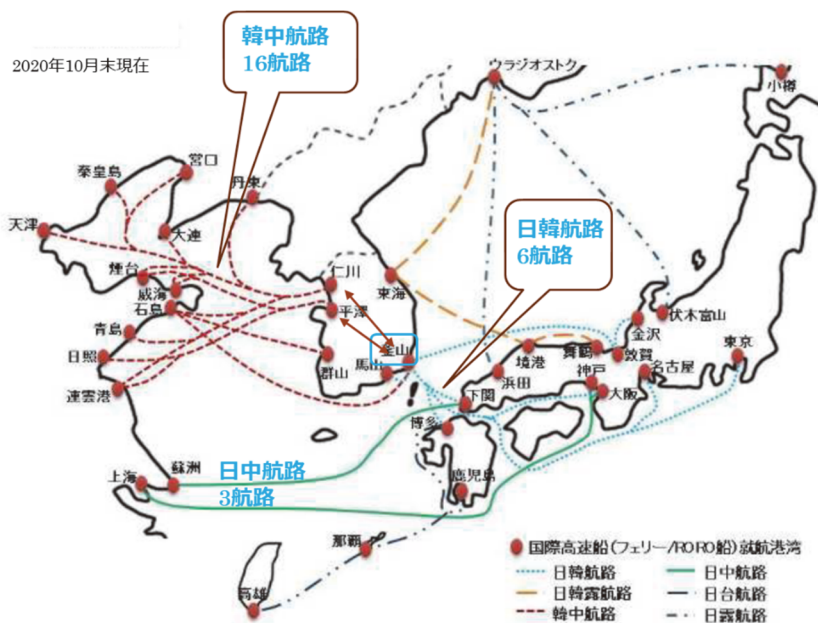
（出所：釜山港ホームページ）

船社レベルでみると、例えば、韓国近海コンテナ船社最大手の高麗海運（KMTC）は、釜山港を中心に日本の五大港・北部九州港を始めとし、日本全国の地方港 38 港

を結ぶ、33 航路 41 港寄港サービスを展開している。

国際フェリー・RORO 船という国際高速船においても、2020 年現在、そのネットワークは、日韓航路 6 航路、韓中航路 16 航路、日中航路 3 航路、日台航路 1 航路、日韓ロ 1 航路から構成されており、日韓航路の基点釜山港と韓中航路の基点仁川港を陸路で連結して、RORO to RORO サービスによる日本から中国の環黄海諸港への高速サービスを提供されている（図表 2）。この恩恵に預かっているのが、九州山口経済圏である。

（図表 2）北東アジアにおける国際高速船ネットワーク



出所：九産大魏鍾振准教授の提供資料を筆者加工

日本から見た北東アジアの国際物流の特色は次の通りである。

- ① 五大港を含め、殆どの地方港においては、釜山港が東西基幹航路の T/S 港として利用されている。特に、九州山口経済圏の北部九州港と釜山港間は約 220km と近いため常態化している。
- ② 釜山港基点のコンテナ船、RO/RO 船のネットワークが充実しており、釜山港とは頻繁な往来がある。
- ③ 釜山港及び北部九州港を物流拠点とする良質な物流サービスが形成されている。

良質なサービスの事例として、日本通運の MCC（マルチ・カントリー・コンソリデーション）や西濃運輸の PPP（プサン・プラットフォーム・プロジェクト）という釜山港拠点型混載貨物の国際配送サービスがある。また、下関の SHK グループは、

釜山港－仁川港の RORO to RORO サービスを利用した青島港経由の山東省へのサービスを行っている。さらに、2012 年 4 月より本格稼働した、九州の日産苅田工場への韓国からの部品輸入で採用されているシャーシの日韓ダブル No.による輸送も RORO 船の輸送形態を利用した良質なサービスの 1 例である。トリプル No.については、幾つかの地方自治体の要望もあるようだが、筆者は、トリプル No.を中欧班列と日韓発の貨物との接続に活用すれば、最大限の効果を発揮すると考える。

2. 日本の欧州行き物流と東アジア物流の競争環境

日本の欧州行き物流には、海上輸送サービスと SEA&RAIL サービスがあり、後者に

は、SLB と中欧班列がある。概要以下の通り。

(ア)海上輸送サービス

- ① 日本－欧州直行ルート
- ② 日本－釜山港 (T/S 港)－欧州ルート
- ③ 日本－釜山港以外のアジア域内港 (T/S 港)－欧州ルート

(イ)SEA&RAIL サービス

- ① SLB (TSR)
 - 1. 日本－ボストーチヌイ港等－欧州ルート
 - 2. 日本－釜山港 (T/S 港)－ボストーチヌイ港等－欧州ルート
- ② 中欧班列 (競争中)
 - 1. 日本－中国港湾－欧州ルート
 - 2. 日本－釜山港－仁川港－中国港湾－欧州ルート (RORO to RORO)
 - 3. 日本－釜山港 (T/S 港 (未確定))－中国港湾－欧州ルート

東アジアの海上輸送は、北東アジア航路、東南アジア航路、欧州・中東航路、北米・中

南米航路、オセアニア航路等に分かれており、北東アジア航路と東南アジア航路を併せてアジア域内航路と呼ぶ。北東アジア航路は、日韓航路・日中航路・韓中航路・台湾航路・極東航路から構成される。アジア域内航路の 2020 年の荷動き量は、約 3,800 万 TEU、欧州航路のアジア－欧州往復荷動きは、約 2,400 万 TEU、アジア－北米往復の荷動きは約 2,500 万 TEU (3 航路とも IHS マークイットのデータに基づく)で、合計約 9,000TEU という膨大な量のコンテナが動いている。東アジア地域には、世界トップ 10 のコンテナ港のうち 9 つがある。1 位から順に、上海、シンガポール、寧波・舟山、深圳、広州・南沙、青島、釜山、天津、香港で、釜山港は第 7 位である。

アセアン地域内には、主要 7 大港湾、シンガポール港 (2 位)、ポートクラン港

(マ

レーシア) (12 位)、タンジュンペレパス港 (マレーシア) (15 位)、レムチャバン港 (タイ) (22 位)、ホーチミン港 (ベトナム) (20 位)、タンジュンプリオク港 (インドネシア) (23 位)、マニラ港 (フィリピン) (41 位) がある。ちなみに、東京 44 位、横浜 70 位、神戸 71 位で、東京港がちょうど主要七大港レベルにある。

欧州航路は、3 大アライアンスという 9 社を中心に運営されている。9 社の船腹シェアは、約 8 割で寡占状態となっている。2M は、マースク (デンマーク)、MSC (スイス) の 2 社、Ocean Alliance (OA) は、CMA CGM (仏)、COSCO (中)、エバーグリーン (台) の 3 社、The Alliance (TA) は、HMM (韓)、ONE (星/日)、ハパックロイド (独)、陽明海運 (台) の 4 社から構成され、欧州船社が強みを持つ。

欧州航路の日本への寄港は、TA4 社の 1 航路のみ (日本海事新聞社「コンテナ航路一

覧」2021 年 8 月 2 日発行) であるが、釜山港は、16 のサービス航路を提供しており (釜

山港湾公社 HP2020 年統計資料)、釜山港がハブとなる配船となっている。

次に、SEA&RAIL の SLB は、日本とソ連の間で 1971 年に開始されたルートだったが、1991 年ソ連崩壊後、崩壊したランドブリッジを 2000 年以降に復活させたのは、韓国企業だった。現在、釜山港がハブ港となっている。日系フォワーダーは、旧来型の日本港湾ーロシア極東港サービスを行うのに対し、UNICO などの韓国系フォワーダーは、中国、東南アジア、日本から釜山港 T/S で、ロシア極東港につながり、TSR サービスと称し、日系フォワーダーと異なった運営をしている。ちなみに、2018 年の SLB 全体の取扱量は、約 94.9 万 TEU、ロシア～韓国約 13.8 万 TEU、ロシア～日本約 7.3 万 TEU で、韓国は日本の 2 倍の取扱量となっている。2020 年は SLB 全体で約 1,422,400TEU となり、コロナ禍で前年比 25.4%と急増した。

中欧班列とは、1992 年 12 月 1 日に、連雲港～ロッテルダムまで輸送した CLB がベ

スになっている。連雲港ー阿拉山口 (カザフスタン国境駅)、天津ー二連浩特 (外モンゴル国境駅)、大連ー満州里 (ロシア国境駅) の三ルートを使用していたが、2011 年 3 月 19 日に 3 ルート以外の重慶鉄道コンテナセンター駅から出発した渝新欧国際列車が、初便とされる。これ以降、成都、西安、鄭州等の内陸センター駅からも続々出発し、2016 年に国家発展改革委員会が、「中欧班列 (China Railway Express)」というブランド名を与えた。鉄道コンテナセンター駅とは、鉄道近代化のための国際コンテナ輸送を目的としたハブ駅で、18 か所計画され内陸型と海港型に分かれる。両者は海鉄連運 (SEA&RAIL) というコンセプトでつながり、内陸輸送とランドブリッジに対応している。中欧班列は、内陸ハブとしての鉄道コンテナセンター駅か

ら出発したため、当初、日本との接続はなかったが、2018年5月に日通が、ユーラシアトレインダイレクトという重慶や武漢を拠点とするSEA&RAILサービスを開始、日新が、2019年4月に「日中欧SEA&RAIL一貫輸送サービス」を商標登録し、横浜港発厦門港・重慶駅経由ドイツまで25日のサービスを開始した。韓国系企業SJロジスティクスは、韓国と中国工場からのLG電子の製品を仁川港－日照港経由成都コンテナセンター駅に集約し、ポーランドのウッジまで25日で輸送した。中国系企業シノトランスも日本貨物との接続サービスに乗り出し、2018年に日本－威海港－重慶－デュイスブルクルートを開発した。

コロナ禍で環境は一変し、旅客機によるベリ－輸送ができなくなり、SLBや中欧班列に貨物が流れ急成長した。さらに、世界的な定期コンテナ航路の海上運賃高騰により、鉄道運賃が割安となり利用が急増、歯止めがかからない状況が続いており、SLBではボストーチヌイ港等で滞船・混雑が発生し、中欧班列では、国境駅で大渋滞が発生、また、欧州側の積替え駅でも渋滞が発生した。だが、こんな状況下でも中欧班列では、新しい可能性を目指して新ルートが相次いで誕生している。2020年12月に武漢新港が、シノトランスや日新と提携し、2019年に既に配船していた武漢新港－名古屋港・東京港などの直行コンテナ船ルートを活用した日本貨物との接続サービスを開始し、武漢駅経由欧州まで25日で運んだ。武漢新港側は、このルートを「中部陸海連運大通道」と呼び、武漢発中欧班列の目玉にしている。今年10月26日には、武漢新港－釜山港直行便を開設、釜山港T/S貨物狙いで、釜山港ハブ化の展望に一石を投じた。中欧班列の取扱量は、‘19年8,225便72.5万TEU、’20年には12,400便113.5万TEUと6割の増加、‘21年1－10月の輸送量は、121.6万TEUと前年を超えた。

3. アフターコロナとRCEP下の展望

一方、中国西部では、重慶・成都と広西北部湾の欽州港を鉄道で接続する西部陸海新

通道の構築が進んでおり、西部とアセアンが中欧班列と接続され、経済圏一体化の流れが

進んでいる。アセアンから中欧班列を活用して欽州－重慶－欧州のサービスがすでに始まり、アセアンからの貨物と北東アジアからの貨物が、重慶や成都で集約できる可能性も生まれ、中欧班列と欧州・東南アジア・北東アジアの諸航路が、中国沿岸部を接続域として接続される流れが生まれている。

中欧班列と日韓発貨物の接続についての最適ルートの検討を急ぐ必要がある。私は、国

際高速船ネットワークを活用した接続体制の構築が重要だと考える（図表2）。日韓航路

と韓中航路を釜山港と仁川港の陸路で結び、北部九州港の戦略性も生かしつつ、地方港からの貨物の集約方法を検討して、日本の貨物と韓国の貨物を併せて、中国港湾に送る方法と日中航路活用による集約方法を調整し中国港湾へ送る方法でのブロックトレインの編成が、将来的な課題となるだろう。韓国港湾と密接な関係を築くことがポイントになると思う。

ポストコロナに向けて、日韓発貨物と中欧班列との接続ビジネスのチャンスが到来し

ている。成長のためには、コンテナ船、**RORO** 船等の航路、港湾、鉄道の整備拡充、通関の効率化などの制度改革などが課題となるが、これら多くの日中韓国際複合輸送の課題解決のための日中韓の協議が必要であろう。

(2021 年 12 月 23 日付日本海事新聞に掲載)

「中欧班列」の現況と将来の展望

客員研究員 福山 秀夫

コロナ禍で、中欧班列は急成長した。2020 年約 113.5 万 TEU の輸送量となり、2019 年比 56.6%増と約 6 割の増加となった。さらに、2021 年 1－10 月の輸送量は 121.6 万 TEU となり、前年を軽く超えた。今年は 130 万 TEU を超え 140 万 TEU 前後辺りまで達すると予測される。(表 1)

(表 1) 中欧班列の便数と取扱量の急増

ーコロナ前と with コロナー

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%
2019	8,225	725,000
	50.8%	56.6%
2020	12,400	1,135,000

2021 年 1－10 月の輸送量は 121.6 万 TEU で前年を超えた(人民網 2021 年 11 月 15 日)

(出所) 中鉄集箱運輸有限公司 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 日付より筆者作成

コロナ禍で旅客機が飛ばないため、ベリー輸送の代替として利用され、定期コンテナ船のスペース不足・空コンテナ不足による運賃高騰により、海上運賃が鉄道運賃と同等か、高額となったため選択された。

一過性のものかが焦点となっている。カザフスタン国境駅の阿拉山口やホルゴスで積替えのための大渋滞が発生し、欧州側ポーランドの積替え地も大混雑であるという。中国鉄路集団によると、国境駅の改造、処理能力拡張実施等で、阿拉山口、ホルゴス、二連浩特、滿州里の国境駅の通関能力と作業効率を引き揚げたという情報も流れてきており、市場の旺盛なニーズには安定的にこたえられるとしている。

日韓発貨物との接続についてはどうか。日系企業では、日本通運が「ユーラシアトレインダイレクト」という SEA&RAIL サービスを 2018 年 5 月に開始し、日新が

2019 年 4 月に「日中欧 SEA&RAIL 一貫輸送サービス」を商標登録し、横浜港発厦門港・重慶鉄道コンテナセンター駅経由欧州行きサービスを展開しており、在日中国系企業のシノトランスジャパンも威海港経由重慶駅経由サービスを提供している。韓国の SJ ロジスティクスは、LG 電子の韓国工場と中国工場の製品輸送のために、仁川港－日照港－成都鉄道コンテナセンター－欧州というルートを開発した。2020 年 12 月には、武漢新港管理委員会、シノトランスジャパン、日新が、2019 年に開設されていた武漢新港－名古屋港、東京港のコンテナ船直行ルートを活用し、日本からドイツまで 25 日のサービスを始めた。上海港を経由しないためリードタイムも短くなり、貨物量も増えブランドも認識されつつあるという。武漢新港は、このルートを「中部陸海連運大通道」と呼んでいる。10 月 26 日には、武漢港－釜山港の直行ルートも開設され、釜山港の T/S 機能を活用するため、将来釜山港がハブ港になる可能性を開き、一石を投じたルートとなるかもしれない。

一方、東南アジアでも変革が起こりつつある。中国西部の重慶や成都が、南部の広西チワン族自治区の欽州港と鉄道で接続する「西部陸海新通道」を構築中で、アセアン－欽州港－重慶・成都－欧州ルートの中欧班列サービスも開始された。これは、中国・アセアンの、来年発効する RCEP（東アジア地域包括的経済連携協定）下の重要ルートとなると思われる。さらに、これにはアセアンで国際分業を進めている日韓製造業のアジア－欧州間のサプライチェーンの強化発展にも絡むことになり、注目点になりつつある。（図 1）

（図 1）西部陸海新通道による中欧班列との接続

－中国西部とアセアンとの接続－

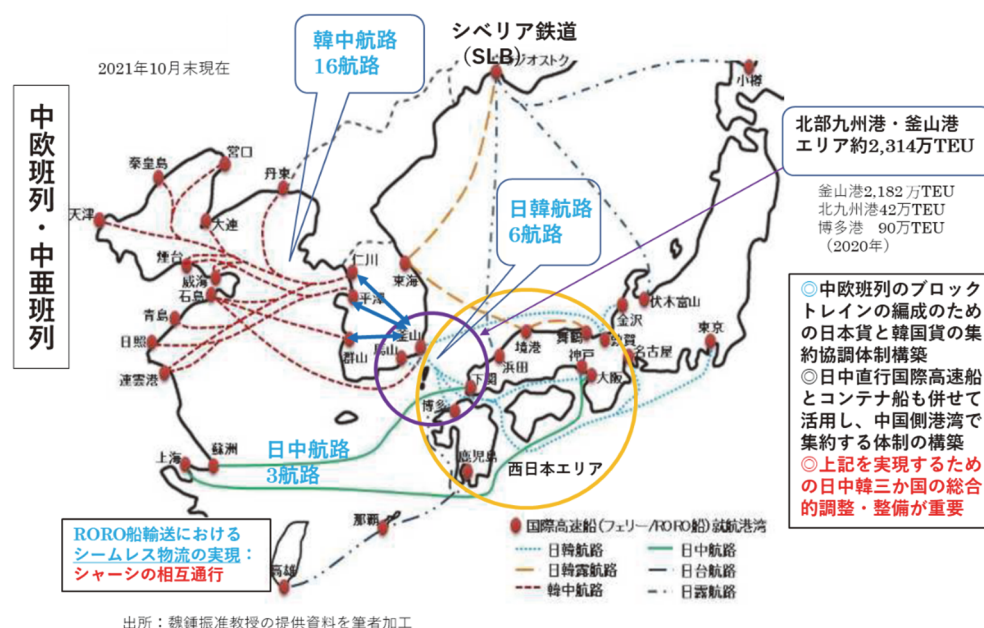
西部陸海新通道及び周辺表示図



出所：中華人民共和国国家発展と改革委員会 HP「西部陸海新通道総合計画」より、報告者加工

この環境の中で、北東アジアにおける日韓発貨物と中欧班列との接続のための最適ルートの検討も急がれる。筆者としては、北東アジアにおける国際高速船(RORO 船、フェリー)のネットワークを活用したルートが最適ルートになり得るのではないかと考える。中欧班列のブロックトレインを定期的に編成するために、日本と韓国の貨物をまとめて大量に輸送する方法で、北部九州港と釜山港地域(2020 年貨物取扱量 2,314 万 TEU)に貨物を集中させ、国際高速船で北部九州港・阪神港・地方港―日韓航路―釜山港―陸路―仁川港―韓中航路―中国の中欧班列の海港型鉄道コンテナセンター駅へ輸送するルートである。リードタイムは、2〜3 日で大変短くコンテナ船よりかなり早い。これにシャーシの相互通行を導入すれば、高速でシームレスな輸送が可能になる。日中直行国際高速船航路も同様である。(図 2)

(図 2) 北東アジアにおける国際高速船ネットワークを活用した中欧班列との接続



将来的には、北東アジアでの接続の取組み、東南アジアでの西部陸海新通道の取組み、日系・韓国系・中国系企業・税関の取組み等が、日中韓アセアン間で総合的に調整されて整備されることを期待している。

(『国際貿易』2021 年 12 月 25 日、2022 年 1 月 5 日合併号(日本国際貿易促進協会)に掲載)