

4. 海上荷動き・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2024年4月～2025年3月発表）

研究員 後藤 洋政

2) 「パナマ＆スエズが同時に通航支障 影響は限定的でも長期化懸念」

（週刊エコノミスト 2024年4月16・23日合併号）

研究員 後藤 洋政

客員研究員 松田 琢磨

3) 「スエズ運河リスクと東アジアのグローバル・サプライチェーン

～代替ルートとして注目が集まる中欧班列～」

（日本海事新聞 2024年7月）

客員研究員 福山 秀夫

4) 「発展する西部陸海新通道と中欧班列 ～変貌する東アジア物流～」

（日本海事新聞 2024年11月）

客員研究員 福山 秀夫

5) 「東アジアのグローバル・サプライチェーンの進展

～コロナ禍から紅海リスクまでの5年間の総括と展望～」

（日本海事新聞 2025年2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（2024 年 3 月）1,572,401TEU（27.1%増）（2023 年 3 月：1,236,658TEU）

《中国積みが前年同月比 26.7%増、ASEAN 積みと同 31.4%増加》

復航（2024 年 1 月）476,395TEU（3.1%減）（2023 年 1 月：491,546TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 27.1%増で 6 か月連続のプラス。
2024 年 3 月の北米往航運賃指数は、前年比 103.6%増の 4,976 ドル/40ft で 3 か月連続のプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 3.1%減で 5 か月ぶりのマイナス。
2024 年 3 月の北米復航運賃指数は、前年比 31.1 %減の 943 ドル/40ft で 20 か月連続のマイナス。

欧 州 航 路

往航（2024 年 2 月）1,195,446TEU（17.8 %増）（2023 年 2 月：1,015,010TEU）

《12 か月連続の増加、中華地域積みは 29.1%増》

復航（2024 年 2 月）537,798TEU（4.3%増）（2023 年 2 月：515,423TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 17.8%増で 12 か月連続のプラス。
2024 年 3 月の欧州往航運賃指数は、前年比 74.4%増の 4,002 ドル/40ft で 3 か月連続のプラス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 4.3%増で 2 か月連続のプラス。
2024 年 3 月の欧州復航運賃指数は、前年比 17.1%増の 1,157 ドル/40ft で 3 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2024 年 2 月）589,930 トン（7.6%減）（2023 年 2 月：638,302 トン）

《2007 年以降において、2 月単月としての最低値を記録》

復航（2024 年 2 月）1,501,248 トン（17.0%増）（2023 年 2 月：1,283,080 トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 7.6%減で 2 か月ぶりのマイナス。
金額ベースでは、前年比 4.4%減の 6,818 億円で 3 か月ぶりのマイナス。
2024 年 3 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 21.5%減の 528 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 17.0%増で 2 か月ぶりのプラス。
金額ベースでは、前年比 26.9%増の 1 兆 3,238 億円で 5 か月ぶりのプラス。
2024 年 3 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 25.2%減の 1,186 ドル/40ft で 15 か月連続のマイナス。

アジア域内航路

（2024 年 2 月）3,137,265TEU（6.4%増）（2023 年 2 月：2,948,307TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比 6.4%増の 313.7 万 TEU で 2 か月連続のプラス。
2024 年 3 月のアジア域内運賃指数は、前年比 38.9%減の 813 ドル/40ft で 19 か月連続のマイナス。

*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（2024 年 4 月）1,581,499TEU（4.6%増）（2023 年 4 月：1,511,285TEU）
《ASEAN 積みが前年同比 17.7%増、南アジア積みが同 24.5%増加》

復航（2024 年 2 月）475,255TEU（5.4%減）（2023 年 2 月：502,300TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 4.6%増で 7 か月連続のプラス。
2024 年 4 月の北米往航運賃指数は、前年比 71.5%増の 3,825 ドル/40ft で 4 か月連続のプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 5.4%減で 2 か月連続のマイナス。
2024 年 4 月の北米復航運賃指数は、前年比 27.2%減の 927 ドル/40ft で 21 か月連続のマイナス。

欧州航路

往航（2024 年 3 月）1,441,952TEU（1.4%増）（2023 年 3 月：1,421,964TEU）
《24 年第 1 四半期は、前年同期比 7.7%増の 409.5 万 TEU》

復航（2024 年 3 月）562,139TEU（2.9%減）（2023 年 3 月：578,810TEU）
《24 年第 1 四半期は、前年同期比 0.7%増の 158.0 万 TEU》

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 1.4%増で 13 か月連続のプラス。
2024 年 4 月の欧州往航運賃指数は、前年比 69.1%増の 3,725 ドル/40ft で 4 か月連続のプラス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 2.9%減で 3 か月ぶりのマイナス。
2024 年 4 月の欧州復航運賃指数は、前年比 24.8%増の 1,087 ドル/40ft で 4 か月連続のプラス。

日中航路

往航（2024 年 3 月）732,497 トン（1.8%減）（2023 年 3 月：745,623 トン）
《24 年第 1 四半期は、前年同期比 1.1%増の 181.9 万トン》

復航（2024 年 3 月）1,595,970 トン（16.2%減）（2023 年 3 月：1,903,650 トン）
《24 年第 1 四半期は、前年同期比 2.9%減の 495.2 万トン》

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 1.8%減で 2 か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比 0.8%増の 8,644 億円で 2 か月ぶりのプラス。
2024 年 4 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 6.4%増の 668 ドル/40ft で 3 か月ぶりのプラス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 16.2%減で 2 か月ぶりのマイナス。
金額ベースでは、前年比 17.9%減の 1 兆 3,314 億円で 2 か月ぶりのマイナス。
2024 年 4 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 14.0%減の 1,257 ドル/40ft で 16 か月連続のマイナス。

アジア域内航路

（2024 年 3 月）4,075,722TEU（8.0%増）（2023 年 3 月：3,773,614TEU）
《24 年第 1 四半期は、前年同期比 9.0%増の 1,096.5 万 TEU》

- ◆ アジア域内航路は、前年比 8.0%増の 407.6 万 TEU で 3 か月連続のプラス。
2024 年 4 月のアジア域内運賃指数は、前年比 31.4%減の 847 ドル/40ft で 20 か月連続のマイナス。

*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（2024 年 5 月）1,671,368TEU（8.5%増）（2023 年 5 月：1,540,940TEU）

《中国積みが前年同月比 6.1%増、ASEAN 積みと同 17.7%増加》

復航（2024 年 3 月）538,418TEU（2.5%減）（2023 年 3 月：552,139TEU）

《24 年第 1 四半期は、前年同期比 3.2%減の 149.7 万 TEU》

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 8.5%増で 8 か月連続のプラス。
2024 年 5 月の北米往航運賃指数は、前年比 136.7%増の 5,158 ドル/40ft で 5 か月連続のプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 2.5%減で 3 か月連続のマイナス。
2024 年 5 月の北米復航運賃指数は、前年比 25.2%減の 916 ドル/40ft で 22 か月連続のマイナス。

欧 州 航 路

往航（2024 年 4 月）1,507,636TEU（4.4%増）（2023 年 4 月：1,444,711TEU）

《14 か月連続の増加、中華地域積みは 6.3%増》

復航（2024 年 4 月）528,852TEU（3.4%減）（2023 年 4 月：547,218TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 4.4%増で 14 か月連続のプラス。
2024 年 5 月の欧州往航運賃指数は、前年比 156.4%増の 5,568 ドル/40ft で 5 か月連続のプラス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 3.4%減で 2 か月連続のマイナス。
2024 年 5 月の欧州復航運賃指数は、前年比 26.9%増の 1,025 ドル/40ft で 5 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2024 年 4 月）657,612 トン（2.3%増）（2023 年 4 月：642,802 トン）

復航（2024 年 4 月）1,825,492 トン（7.9%増）（2023 年 4 月：1,692,409 トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 2.3%増で 3 か月ぶりのプラス。
金額ベースでは、前年比 3.5 %増の 7,844 億円で 2 か月連続のプラス。
2024 年 5 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 31.7 %減の 442 ドル/40ft で 2 か月ぶりのマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 7.9%増で 2 か月ぶりのプラス。
金額ベースでは、前年比 8%増の 1 兆 5,546 億円で 2 か月ぶりのプラス。
2024 年 5 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 16.2 %減の 1,189 ドル/40ft で 17 か月連続のマイナス。

アジア域内航路

（2024 年 4 月）3,741,501TEU（9.7%増）（2023 年 4 月：3,409,531TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比 9.7%増の 374.2 万 TEU で 4 か月連続のプラス。
2024 年 5 月のアジア域内運賃指数は、前年比 15.1%減の 855 ドル/40ft で 21 か月連続のマイナス。

*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（2024 年 6 月）1,810,775TEU（14.8%増）（2023 年 6 月：1,577,373TEU）
《24 年上半期は、前年同期比 15.8%増の 995.7 万 TEU（速報値）》

復航（2024 年 4 月）541,127TEU（10.0%増）（2023 年 4 月：491,865TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 14.8%増で 9 か月連続のプラス。
2024 年 6 月の北米往航運賃指数は、前年比 245.7%増の 7,142 ドル/40ft で 6 か月連続のプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 10.0%増で 4 か月ぶりのプラス。
2024 年 6 月の北米復航運賃指数は、前年比 19.9%減の 925 ドル/40ft で 23 か月連続のマイナス。

欧 州 航 路

往航（2024 年 5 月）1,551,322TEU（4.9%増）（2023 年 5 月：1,478,453TEU）
《15 か月連続の増加、中華地域積みは前年同月比 9.8%増》

復航（2024 年 5 月）533,650TEU（2.6%増）（2023 年 5 月：520,303TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 4.9%増で 15 か月連続のプラス。
2024 年 6 月の欧州往航運賃指数は、前年比 279.4%増の 7,667 ドル/40ft で 6 か月連続のプラス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 2.6%増で 3 か月ぶりのプラス。
2024 年 6 月の欧州復航運賃指数は、前年比 22.9%増の 943 ドル/40ft で 6 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2024 年 5 月）632,592 トン（3.5%増）（2023 年 5 月：611,125 トン）

復航（2024 年 5 月）1,848,911 トン（6.0%増）（2023 年 5 月：1,745,067 トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 3.5%増で 2 か月連続のプラス。
金額ベースでは、前年比 11.1%増の 7,835 億円で 3 か月連続のプラス。
2024 年 6 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 8.9%減の 470 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 6.0%増で 2 か月連続のプラス。
金額ベースでは、前年比 10.4%増の 1 兆 6,571 億円で 2 か月連続のプラス。
2024 年 6 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 18.3 %減の 1,131 ドル/40ft で 18 か月連続のマイナス。

アジア域内航路

（2024 年 5 月）4,280,143TEU（3.8%増）（2023 年 5 月：4,122,682TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比 3.8%増の 428.0 万 TEU で 5 か月連続のプラス。
2024 年 6 月のアジア域内運賃指数は、前年比 2.1%増の 939 ドル/40ft で 22 か月ぶりのプラス。

*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（2024 年 7 月）1,979,060TEU（19.1%増）（2023 年 7 月：1,661,245TEU）
 《7 月単月で過去最高を更新 ※速報値（22 年 7 月：182.5 万 TEU）》

復航（2024 年 5 月）509,238TEU（1.0%増）（2023 年 5 月：504,391TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 19.1%増で 10 か月連続のプラス。
 2024 年 7 月の北米往航運賃指数は、前年比 273.4%増の 8,610 ドル/40ft で 7 か月連続のプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 1.0%増で 2 か月連続のプラス。
 2024 年 7 月の北米復航運賃指数は、前年比 11.1 %減の 944 ドル/40ft で 24 か月連続のマイナス。

欧 州 航 路

往航（2024 年 6 月）1,591,017TEU（8.0%増）（2023 年 6 月：1,472,965TEU）
 《24 年上半期累計は、前年同期比 6.7%増の 874.7 万 TEU（速報値）》

復航（2024 年 6 月）537,854TEU（0.1%減）（2023 年 6 月：538,539TEU）
 《24 年上半期累計は、前年同期比 0.3%増の 318.6 万 TEU（速報値）》

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 8.0%増で 16 か月連続のプラス。
 2024 年 7 月の欧州往航運賃指数は、前年比 368.2%増の 8,728 ドル/40ft で 7 か月連続のプラス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 0.1%減で 2 か月ぶりのマイナス。
 2024 年 7 月の欧州復航運賃指数は、前年比 19.8%増の 877 ドル/40ft で 7 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2024 年 6 月）636,399 トン（2.3 %減）（2023 年 6 月：651,286 トン）
 《24 年上半期累計は、前年同期比 1.1 %増の 374.5 万トン（速報値）》

復航（2024 年 6 月）1,707,617 トン（3.4 %減）（2023 年 6 月：1,768,298 トン）
 《24 年上半期累計は、前年同期比 0.3%増の 1,033.4 万トン（速報値）》

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 2.3 %減で 3 か月ぶりのマイナス。
 金額ベースでは、前年比 1.4%減の 7,964 億円で 4 か月ぶりのマイナス。
 2024 年 7 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 14.6%増の 542 ドル/40ft で 3 か月ぶりのプラス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 3.4 %減で 3 か月ぶりのマイナス。
 金額ベースでは、前年比 2.7%減の 1 兆 4,933 億円で 3 か月ぶりのマイナス。
 2024 年 7 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 18.7%増の 1,499 ドル/40ft で 19 か月ぶりのプラス。

アジア域内航路

（2024 年 6 月）4,144,662TEU（4.5%増）（2023 年 6 月：3,966,190TEU）

《24 年上半期累計は、前年同期比 5.1%増の 2,268.6 万 TEU（速報値）》

- ◆ アジア域内航路は、前年比 4.5%増の 414.5 万 TEU で 6 か月連続のプラス。
 2024 年 7 月のアジア域内運賃指数は、前年比 24.3%増の 1,055 ドル/40ft で 2 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（2024 年 8 月）1,886,094TEU（17.6%増）（2023 年 8 月：1,604,300TEU）
 復航（2024 年 6 月）457,204TEU（9.1%増）（2023 年 6 月：418,990TEU）
 《24 年上半期累計は、前年同期比 0.8%増の 298.4 万 TEU》

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 17.6%増で 11 か月連続のプラス。
 2024 年 8 月の北米往航運賃指数は、前年比 171.8%増の 7,731 ドル/40ft で 8 か月連続のプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 9.1%増で 2 か月ぶりのプラス。
 2024 年 8 月の北米復航運賃指数は、前年比 6.3%減の 964 ドル/40ft で 25 か月連続のマイナス。

欧 州 航 路 往航（2024 年 7 月）1,589,453TEU（6.4%増）（2023 年 7 月：1,493,157TEU）
 復航（2024 年 7 月）539,331TEU（0.6%減）（2023 年 7 月：542,721TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 6.4%増で 17 か月連続のプラス。
 2024 年 8 月の欧州往航運賃指数は、前年比 285.3%増の 8,307 ドル/40ft で 8 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 3 か月ぶりのマイナス。
 2024 年 8 月の欧州復航運賃指数は、前年比 13.9%増の 852 ドル/40ft で 8 か月連続のプラス。

日 中 航 路 往航（2024 年 7 月）626,379 トン（2.2%減）（2023 年 7 月：640,751 トン）
 復航（2024 年 7 月）1,850,909 トン（14.1%増）（2023 年 7 月：1,622,867 トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 2.2 %減で 2 か月連続のマイナス。
 金額ベースでは、前年比 6.5%増の 8,203 億円で 2 か月ぶりのプラス。
 2024 年 8 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 13.5%増の 538 ドル/40ft で 2 か月連続のプラス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 14.1%増で 2 か月ぶりのプラス。
 金額ベースでは、前年比 18.0%増の 1 兆 6,827 億円で 2 か月ぶりのプラス。
 2024 年 8 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 4.9 %減の 1,235 ドル/40ft で 2 か月ぶりのマイナス。

アジア域内航路 （2024 年 7 月）4,123,197TEU（6.1%増）（2023 年 7 月：3,885,171TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比 6.1%増の 412.3 万 TEU で 7 か月連続のプラス。
 2024 年 8 月のアジア域内運賃指数は、前年比 16.2%増の 963 ドル/40ft で 3 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（2024 年 9 月）1,958,503TEU（17.3%増）（2023 年 9 月：1,670,307TEU）
《24 年第 3 四半期は、前年同期比 18.3%増の 583.5 万 TEU》

復航（2024 年 7 月）462,117TEU（3.3%減）（2023 年 7 月：477,755TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 17.3%増で 12 か月連続のプラス。
2024 年 9 月の北米往航運賃指数は、前年比 128.8%増の 6,407 ドル/40ft で 9 か月連続のプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 3.3%減で 2 か月ぶりのマイナス。
2024 年 9 月の北米復航運賃指数は、前年比 2.4%減の 975 ドル/40ft で 26 か月連続のマイナス。

欧 州 航 路

往航（2024 年 8 月）1,633,895TEU（14.5%増）（2023 年 8 月：1,427,270TEU）
《単月で過去最高を更新 ※速報値（19 年 1 月：161.6 万 TEU）》

復航（2024 年 8 月）501,885TEU（0.6%減）（2023 年 8 月：505,078TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 14.5%増で 18 か月連続のプラス。
2024 年 9 月の欧州往航運賃指数は、前年比 224.1%増の 5,682 ドル/40ft で 9 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。
2024 年 9 月の欧州復航運賃指数は、前年比 13.7%増の 813 ドル/40ft で 9 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2024 年 8 月）561,065 トン（7.6%減）（2023 年 8 月：607,211 トン）

復航（2024 年 8 月）1,589,632 トン（2.5%減）（2023 年 8 月：1,629,567 トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 7.6%減で 3 か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比 4.5%増の 7,662 億円で 2 か月連続のプラス。
2024 年 9 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 10.7%増の 526 ドル/40ft で 3 か月連続のプラス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 2.5%減で 2 か月ぶりのマイナス。
金額ベースでは、前年比 4.9%減の 1 兆 4,474 億円で 2 か月ぶりのマイナス。
2024 年 9 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 5.2%増の 1,166 ドル/40ft で 2 か月ぶりのプラス。

アジア域内航路

（2024 年 8 月）4,146,431TEU（2.7%増）（2023 年 8 月：4,036,232TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比 2.7%増の 414.6 万 TEU で 8 か月連続のプラス。
2024 年 9 月のアジア域内運賃指数は、前年比 10.9%増の 908 ドル/40ft で 4 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（2024 年 10 月）1,934,971TEU（10.9%増）（2023 年 10 月：1,744,411TEU）
 《10 月単月で過去最高を更新 ※速報値（20 年 10 月：189.8 万 TEU）》

復航（2024 年 8 月）463,156TEU（1.6%減）（2023 年 8 月：470,501TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 10.9%増で 13 か月連続のプラス。
 2024 年 10 月の北米往航運賃指数は、前年比 133.2%増の 5,707 ドル/40ft で 10 か月連続のプラス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 1.6%減で 2 か月連続のマイナス。
 2024 年 10 月の北米復航運賃指数は、前年比 0.5%減の 970 ドル/40ft で 27 か月連続のマイナス。

欧 州 航 路

往航（2024 年 9 月）1,415,410TEU（0.3%減）（2023 年 9 月：1,419,397TEU）
 《24 年第 3 四半期は、前年同期比 6.9%増の 463.9 万 TEU》

復航（2024 年 9 月）479,015TEU（10.9%減）（2023 年 9 月：537,677TEU）
 《24 年第 3 四半期は、前年同期比 3.7%減の 152.7 万 TEU》

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 0.3%減で 19 か月ぶりのマイナス。
 2024 年 10 月の欧州往航運賃指数は、前年比 163.0%増の 4,003 ドル/40ft 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 10.9%減で 2 か月ぶりのマイナス。
 2024 年 10 月の欧州復航運賃指数は、前年比 10.5%増の 770 ドル/40ft で 10 か月連続のプラス。

日 中 航 路

往航（2024 年 9 月）573,539 トン（11.0%減）（2023 年 9 月：644,616 トン）
 《24 年第 3 四半期は、前年同期比 7.0%減の 176.1 万トン》

復航（2024 年 9 月）1,713,310 トン（0.1%増）（2023 年 9 月：1,712,287 トン）
 《24 年第 3 四半期は、前年同期比 3.8%増の 515.4 万トン》

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 11.0%減で 4 か月連続のマイナス。
 金額ベースでは、前年比 10.9%減の 7,243 億円で 3 か月ぶりのマイナス。
 2024 年 10 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 11.3%増の 573 ドル/40ft で 4 か月連続のプラス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 0.1%増で 2 か月ぶりのプラス。
 金額ベースでは、前年比 4.4%減の 1 兆 5,208 億円で 2 か月連続のマイナス。
 2024 年 10 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 2.7%増の 1,167 ドル/40ft で 2 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2024 年 9 月）3,980,097TEU（4.5%増）（2023 年 9 月：3,807,780TEU）
 《24 年第 3 四半期は、前年同期比 5.3%増の 1234.5 万 TEU》

- ◆ アジア域内航路は、前年比 4.5%増の 398.0 万 TEU で 9 か月連続のプラス。
 2024 年 10 月のアジア域内運賃指数は、前年比 9.5%増の 886 ドル/40ft で 5 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（2024 年 11 月）1,816,805TEU（18.7%増）（2023 年 11 月：1,530,057TEU）
 《11 月単月で過去最高を更新 ※速報値（20 年 11 月：179.9 万 TEU）》

復航（2024 年 9 月）445,204TEU（12.8%減）（2023 年 9 月：510,450TEU）
 《24 年第 3 四半期は、前年同期比 5.5%減の 137.9 万 TEU》

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 18.7%増で 14 か月連続のプラス。
 2024 年 11 月の北米往航運賃指数は、前年比 98.0%増の 5,198 ドル/40ft 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 12.8%減で 3 か月連続のマイナス。
 2024 年 11 月の北米復航運賃指数は、前年比 6.9%減の 918 ドル/40ft で 28 か月連続のマイナス。

欧州航路

往航（2024 年 10 月）1,502,657TEU（18.2%増）（2023 年 10 月：1,271,628TEU）

復航（2024 年 10 月）517,000TEU（11.2%減）（2023 年 10 月：582,222TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 18.2%増で 2 か月ぶりのプラス。
 2024 年 11 月の欧州往航運賃指数は、前年比 168.7%増の 4,729 ドル/40ft 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 11.2%減で 2 か月連続のマイナス。
 2024 年 11 月の欧州復航運賃指数は、前年比 7.1%増の 737 ドル/40ft で 11 か月連続のプラス。

日中航路

往航（2024 年 10 月）697,254 トン（3.5%減）（2023 年 10 月：722,248 トン）

復航（2024 年 10 月）1,830,608 トン（7.8%増）（2023 年 10 月：1,698,774 トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 3.5%減で 5 か月連続のマイナス。
 金額ベースでは、前年比 3.2%減の 8,434 億円で 2 か月連続のマイナス。
 2024 年 11 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 17.8%増の 570 ドル/40ft で 5 か月連続のプラス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 7.8%増で 2 か月連続のプラス。
 金額ベースでは、前年比 5.2%増の 1 兆 6,191 億円で 3 か月ぶりのプラス。
 2024 年 11 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 12.5%増の 1,289 ドル/40ft で 3 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2024 年 10 月）4,287,063TEU（2.2%増）（2023 年 10 月：4,193,027TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比 2.2%増の 428.7 万 TEU で 10 か月連続のプラス。
 2024 年 11 月のアジア域内運賃指数は、前年比 21.6%増の 1,003 ドル/40ft で 6 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（2024 年 12 月）1,816,220TEU（14.6%増）（2023 年 12 月：1,585,423TEU）
《24 年 年計（速報値）は、前年比 17.1%増の 2,144.5 万 TEU となり、過去最高》

復航（2024 年 10 月）431,450TEU（15.0%減）（2023 年 10 月：507,836TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 14.6%増で 15 か月連続のプラス。
2024 年 12 月の北米往航運賃指数は、前年比 80.4%増の 4,448 ドル/40ft 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 15.0%減で 4 か月連続のマイナス。
2024 年 12 月の北米復航運賃指数は、前年比 5.0%減の 922 ドル/40ft で 29 か月連続のマイナス。

欧州航路

往航（2024 年 11 月）1,435,174TEU（13.3%増）（2023 年 11 月：1,266,438TEU）

復航（2024 年 11 月）488,033TEU（12.6%減）（2023 年 11 月：558,334TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 13.3%増で 2 か月連続のプラス。
2024 年 12 月の欧州往航運賃指数は、前年比 165.9%増の 5,595 ドル/40ft 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 12.6%減で 3 か月連続のマイナス。
2024 年 12 月の欧州復航運賃指数は、前年比 6.6%増の 728 ドル/40ft で 12 か月連続のプラス。

日中航路

往航（2024 年 11 月）670,565 トン（0.2%減）（2023 年 11 月：672,016 トン）

復航（2024 年 11 月）1,826,862 トン（0.2%増）（2023 年 11 月：1,822,385 トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 0.2%減で 6 か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比 0.3%増の 8,437 億円で 3 か月ぶりのプラス。
2024 年 12 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 18.5%増の 602 ドル/40ft で 6 か月連続のプラス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 0.2%増で 3 か月連続のプラス。
金額ベースでは、前年比 0.2%増の 1 兆 6,091 億円で 2 か月連続のプラス。
2024 年 12 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 19.8%増の 1,290 ドル/40ft で 4 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2024 年 11 月）4,275,266TEU（5.2%増）（2023 年 11 月：4,063,888TEU）

《荷動き量は、11 月単月としては過去最高》

- ◆ アジア域内航路は、前年比 5.2%増の 427.5 万 TEU で 11 か月連続のプラス。
2024 年 12 月のアジア域内運賃指数は、前年比 21.0%増の 975 ドル/40ft で 7 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*

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（2025 年 1 月）2,007,505TEU（15.7%増）（2024 年 1 月：1,734,834TEU）

《単月の値として過去最高を更新 ※速報値（24 年 9 月：200.6 万 TEU）》

復航（2024 年 11 月）480,718TEU（11.0%減）（2024 年 11 月：540,406TEU）

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 15.7%増で 16 か月連続のプラス。
2025 年 1 月の北米往航運賃指数は、前年比 53.0%増の 5,635 ドル/40ft 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 11.0%減で 5 か月連続のマイナス。
2025 年 1 月の北米復航運賃指数は、前年比 3.0%減の 934 ドル/40ft で 30 か月連続のマイナス。

欧州航路

往航（2024 年 12 月）1,711,545TEU（13.7%増）（2023 年 12 月：1,505,535TEU）

《2024 年累計は、前年比 8.8%増の 1,804.5 万 TEU となり、過去最高を更新》

復航（2024 年 12 月）507,376TEU（10.2%減）（2023 年 12 月：564,801TEU）

《2024 年累計は、前年比 3.5%減の 623.8 万 TEU》

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 13.7%増で 3 か月連続のプラス。
2025 年 1 月の欧州往航運賃指数は、前年比 12.7%減の 4,634 ドル/40ft で 13 か月ぶりのマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 10.2%減で 4 か月連続のマイナス。
2025 年 1 月の欧州復航運賃指数は、前年比 40.2%減の 722 ドル/40ft で 13 か月ぶりのマイナス。

日中航路

往航（2024 年 12 月）679,714 トン（5.0%減）（2023 年 12 月：715,403 トン）

《2024 年累計は、前年比 2.0%減の 755.4 万トン》

復航（2024 年 12 月）1,793,452 トン（7.7%増）（2023 年 12 月：1,664,457 トン）

《2024 年累計は、前年比 2.4%増の 2,093.8 万トン》

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 5%減で 7 か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比 3.4%減の 8,458 億円で 2 か月ぶりのマイナス。
2025 年 1 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 30.8%減の 583 ドル/40ft で 7 か月ぶりのマイナス。
- ◆ 日中復航（中国から日本）は、前年比 7.7%増で 4 か月連続のプラス。
金額ベースでは、前年比 9.1%増の 1 兆 5,753 億円で 3 か月連続のプラス。
2025 年 1 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 8.0%増の 1,305 ドル/40ft で 5 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2024 年 12 月）3,958,386TEU（10.1%増）（2023 年 12 月：3,595,338TEU）

《2024 年累計は、前年比 4.7%増の 4,728.9 万 TEU となり、過去最高を更新》

- ◆ アジア域内航路は、前年比 10.1%増の 395.8 万 TEU で 12 か月連続のプラス。
2025 年 1 月のアジア域内運賃指数は、前年比 4.8%増の 889 ドル/40ft で 8 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*

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（2025 年 2 月）1,757,760TEU（11.1%増）（2024 年 2 月：1,581,978TEU）

《中国積みが前年同月比 12.9%増、ASEAN 積みと同 10.7%増加》

復航（2024 年 12 月）500,753TEU（4.6%減）（2023 年 12 月：524,839TEU）

《24 年年計（速報値）は、前年比 3.7%減の 575.9 万 TEU》

- ◆ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 11.1%増で 17 か月連続のプラス。
2025 年 2 月の北米往航運賃指数は、前年比 11.4%減の 4,768 ドル/40ft で 14 か月ぶりのマイナス。
- ◆ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 4.6%減で 6 か月連続のマイナス。
2025 年 2 月の北米復航運賃指数は、前年比 6.8%減の 888 ドル/40ft で 31 か月連続のマイナス。

欧 州 航 路

往航（2025 年 1 月）1,750,838TEU（20.2%増）（2024 年 1 月：1,456,751TEU）

《単月では過去最高を更新 ※速報値（24 年 12 月：171.1 万 TEU）》

復航（2025 年 1 月）442,608TEU（7.2%減）（2024 年 1 月：476,912TEU）

- ◆ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 20.2%増で 4 か月連続のプラス。
2025 年 2 月の欧州往航運賃指数は、前年比 29.4%減の 3,660 ドル/40ft で 2 か月連続のマイナス。
- ◆ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 7.2%減で 5 か月連続のマイナス。
2025 年 2 月の欧州復航運賃指数は、前年比 45.8%減の 723 ドル/40ft で 2 か月連続のマイナス。

日 中 航 路

往航（2025 年 1 月）457,185 トン（7.9%減）（2024 年 1 月：496,367 トン）

復航（2025 年 1 月）2,023,443 トン（9.1%増）（2024 年 1 月：1,854,307 トン）

- ◆ 日中往航（日本から中国）は、前年比 7.9%減で 8 か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比 7.6%減の 5532 億円で 2 か月連続のマイナス。
2025 年 2 月の横浜-上海間の運賃は、前年比 8.4%減の 548 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 9.1%増で 5 か月連続のプラス。
金額ベースでは、前年比 18.4%増の 1 兆 8785 億円で 4 か月連続のプラス。
2025 年 2 月の上海-横浜間の運賃は、前年比 0.2%増の 1,284 ドル/40ft で 6 か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2025 年 1 月）3,865,467TEU（2.9%増）（2024 年 1 月：3,754,720TEU）

- ◆ アジア域内航路は、前年比 2.9%増の 386.5 万 TEU で 13 か月連続のプラス。
2025 年 2 月のアジア域内運賃指数は、前年比 0.1%増の 855 ドル/40ft で 9 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*

パナマ&スエズが同時に通航支障 影響は限定的でも長期化懸念

研究員 後藤 洋政
客員研究員 松田 琢磨

1. パナマ運河、スエズ運河の海運における重要度

パナマ運河とスエズ運河は、言わずと知れた世界の海上物流における重要なポイントである。前者は船のエレベーターである閘門を使って 26m の高低差を乗り越えて太平洋とカリブ海、大西洋を直接結ぶ長さ約 80km の運河であり、通航量は世界の海上貿易量の約 3%を占める。とくにアジア・北米東岸間の航路で多く用いられており、この航路で輸送されるコンテナの 52%に達する。

一方、スエズ運河は、紅海と地中海を結ぶ約 250km の運河であり、インド洋北西部のアラビア海からロンドンまでの航行距離を約 8,900km 短縮することができ、喜望峰周りに比べて航行日数を約 1 週間短縮し、燃料コストも約半分に抑えることが可能である通航量は世界のコンテナ輸送量の約 3 分の 1、世界の海上貿易量の約 12～15%に及ぶ。

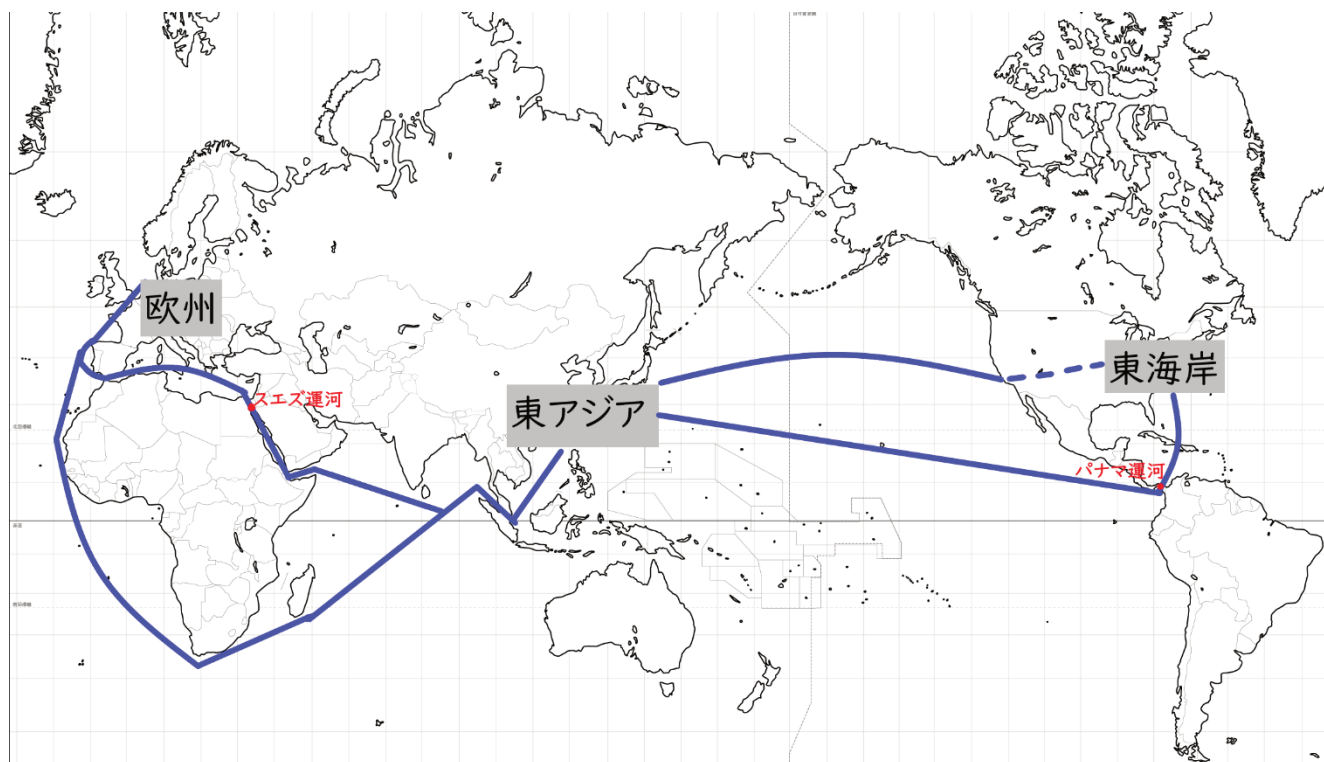


図 1: パナマ運河、スエズ運河の位置および海上輸送ルート

2. パナマ運河、スエズ運河の現状

しかし、両運河は現在、気候や国際情勢といった要因が運用に影響をもたらしている。2023 年、パナマではエルニーニョ現象の影響で雨季(5 月から)になっても降水量が少なく、パナマ運河内のガトゥン湖の水位が上がらなかった。パナマ運河はガトゥン湖の水を使って閘門を動かすため、水位不足は運用上の障害となる。6 月以降同運河を運営するパナマ運河庁は運河を通る船舶の喫水¹制限を強化し、船舶の通航制限を開始した。10 月には通航制限を強化する方針が発表されたが、その後雨が降って水位が回復したため、現在の通航制限は緩和傾向にある。

スエズ運河の現状には中東情勢が関係している。2023 年 10 月中旬にイスラエルがガザのハマスに対する軍事行動を開始したのち、11 月にはフーシ派が商船に対する攻撃を開始した。日本郵船が運航する自動車専用船 **Galaxy Leader** が拿捕されたのもこの時期である。米国を中心にオペレーション・プロスペリティ・ガーディアン(繁栄の守護者作戦)を設立し、対抗措置は取られているものの、12 月以降主要海運会社は紅海の通航を回避するようになった。フーシ派による商船への攻撃は 2 月までに 40 件を超え、3 月上旬時点でコンテナ船や自動車専用船、LNG 船や LPG 船といった船種では 12 月前半に比べて 90%以上の船舶が紅海の通航を回避する事態となり、喜望峰経由への航路変更を余儀なくされた。

パナマ運河では 2020 年にも通航制限と割増料金の徴収が実施されるなど、喫水制限は頻繁に行われている。スエズ運河でも 2021 年 3 月に大型コンテナ船の座礁事故が起こったことで 6 日間にわたって通航不能になったことがある。しかしながら、両運河が同時に通航に支障をきたしたことはかつてなかった。その点で最近の状況は驚くべきことであるといえる。

3. 両運河停滞による海運、物流への影響

(1) パナマ運河

パナマ運河の通航制限によって進んだのは代替ルートへの移行であった。アジア・北米東岸向け航路ではスエズ運河経由への迂回が挙げられ、北米東岸・豪州間の航路

¹ 水面から船舶の最下部までの深さ。

では運河と同じルートを経るパナマ地峡鉄道の利用が行われた。ほかにもアジアから北米東岸部への貨物輸送ではロサンゼルスなど米国西岸またはプリンスルパートなどカナダ西岸の港までコンテナを輸送して鉄道に積み替える方法も進んでいる。運賃への影響は2023年8月から9月にかけて上海から北米東岸向けの一時的に運賃が上昇したものの、この動きは持続しなかった（図2）。コロナ禍の時期に比べて輸送需要が強い状況であること、2022年後半以降大量の船舶が竣工したことが運賃にも大きな影響が出なかった理由であろう。2024年1月以降には北米東岸サービスでパナマ運河通航を再開する海運会社も現れている。

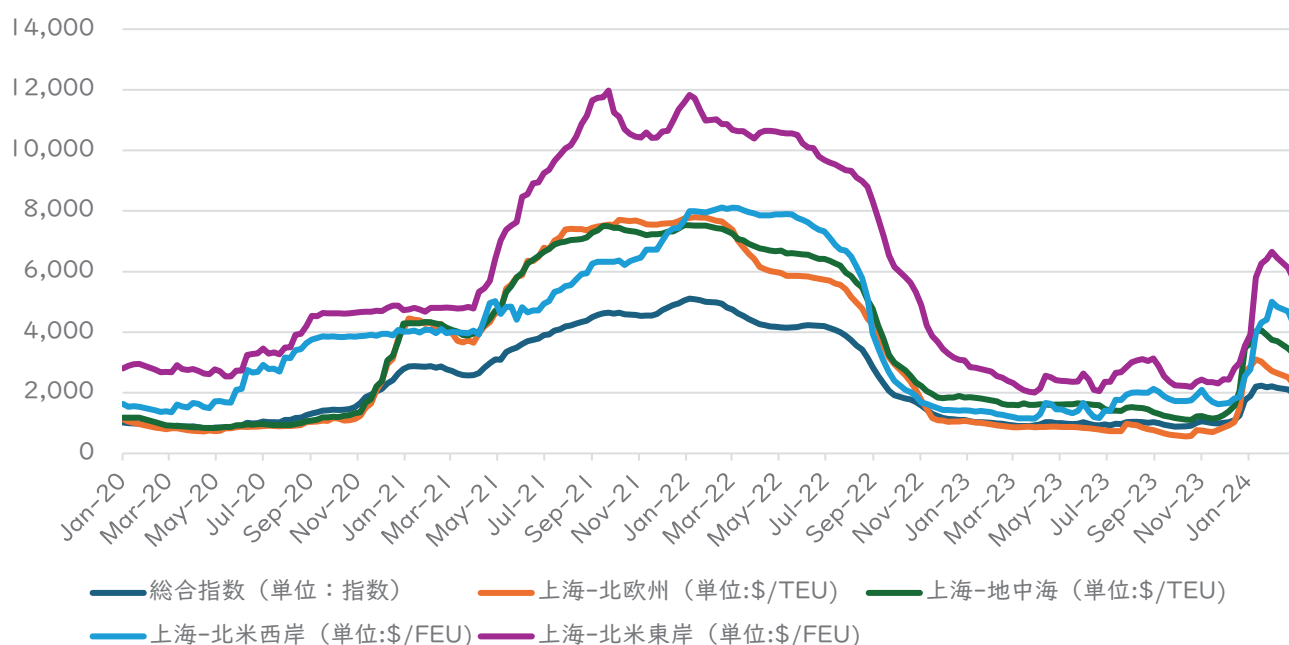


図2：上海コンテナ運賃総合指数（SCFI）の推移（注：北欧州、地中海向けは20フィートコンテナ、北米西岸、北米東岸向けは40フィートコンテナあたりの運賃）

データ出所：上海航運交易所

（2）スエズ運河

一方で紅海情勢を受けたスエズ運河の通航回避は、船腹不足という供給要因による運賃上昇をもたらした。たとえば、アジア・欧州間の航路では12週間をかけて往復する。毎週同じ曜日に同じ港に寄港するために12隻の船を使用する。しかしながら、喜望峰経由への回避を行うと9,000km近い距離の追加が必要になり、12週では回り切れなくなる。その分だけ船がやってこなくなり、サービスが不足するために運賃上昇が起こった。2024年の旧正月直前までに約200隻分の船が必要であるとの試算も

あった。

短期的にはコンテナを船に積むことができないロールオフが発生し、輸送の遅れはたしかに生じた。ボルボではギアボックスの調達が遅れてベルギーの工場が停止し、ミシュランでも欧州工場が停止するなどの影響がみられた。

しかしながら、2023 年末には前年比 8.2%の船腹量が増加しており、喜望峰周りへの船の配備が済んだ後は十分なサービスを提供できる状況にある。すなわち、紅海情勢の悪化による船腹不足は、これまでの船舶供給の増加を相殺するレベルではなかった。実際、コンテナ輸送運賃は2月の旧正月が過ぎた後に下落傾向が続いている（図2）。

4. 今後の展望

最近のパナマ運河・スエズ運河の情勢は、短期的に混乱を招き、急激な運賃上昇をもたらされたケースもあった一方、全体として影響はあまり大きくなかったと評価できる。これはコロナ禍と異なり、経済におけるモノ需要の拡大や労働力不足が強くなかったこと、サービスを供給するために十分な船腹が存在することが大きな要因であった。たとえば ONE²が提供している欧州航路サービスでは、一部抜港や欠便があるもののスケジュールを基本的に維持できている。

紅海情勢によるスエズ運河回避の問題は、終息の見通しが困難で、長期化する可能性も否定できない。そうなった場合、影響としてリードタイムの延長や迂回分の費用を賄う水準の運賃上昇は起こり、航空輸送の需要増に伴う市況の変動や中欧班列といった輸送ルートの活用が見込まれるものの、コンテナ運賃に与える全体的な影響は大きくないと考えられる。コロナ禍と異なり、モノ需要の拡大や労働力不足を伴う事態は発生していないためである。もちろん、遅延により日本ではコーヒーやハム、チーズ、ワインなどの輸入に遅れが生じており、英国でも紅茶の品不足が一時的に報じられるなどの事態が起こった。ただし、英国では品不足は一時的と報道され、小売業者も消費者に対して在庫が十分にあることを周知してしたため、パニック買いは発生し

² Ocean Network Express 日本の海運会社 3 社が出資してシンガポールに設立したコンテナ船運航会社

なかった。また、販売価格に対するコンテナ運賃の比率は大きくない。したがって今後の事態による物価への影響も限られたものになると思料する。ただ、1 月から EU 排出権取引制度(EU-ETS)の海運への適用がされた中、スエズ運河回避による航海距離の増加や航行速度の上昇による GHG 排出量の増加は海運業界の脱炭素化への取り組みに水をさす事象となった。

以 上

スエズ運河リスクと東アジアのグローバル・サプライチェーン ～代替ルートとして注目が集まる中欧班列～

客員研究員 福山 秀夫

1. スエズ運河リスク

2023 年 10 月のイスラム組織ハマスによるイスラエルへの戦闘開始以降、イエメンの反政府勢力フーシ派が 11 月 19 日、日本郵船の自動車専用船「GALAXY LEADER」を拿捕（だほ）し、紅海リスクが浮上した。デンマーク船社マースクが、12 月 15 日にバベルマンデブ海峡の航行の見合わせ、スイス船社 MSC、フランス船社 CMA-CGM、シンガポール船社オーシャンネットワークエクスプレス（ONE）などが次々とスエズ運河を回避し、喜望峰回りに変更した。

大手コンテナ船社は、定時性を維持するため多くの船を投入し、ある程度の定時性を確保した。そのため、24 年第 1 四半期（1-3 月）は一般的に経済的痛痒（つうよう）をそれ程感じない期間だった。

だが、5、6 月あたりになると、一部に限られていた本船スペース不足・コンテナ不足が徐々に広がりを見せ、欧州・地中海航路、北米航路の運賃が上昇傾向に転じ、全世界に広がっていった。

シンガポール港では、物量増やコンテナ船の到着予定のずれが本船の沖待ちにつながり、休眠バースの再稼働へと混雑が悪化した。5 月末には 45 万 TEU だった沖待ちが 6 月には 38 万 TEU に改善したものの、混雑は近隣のマレーシアのポートクラン港とタンジュンペラパス港へも波及した。喜望峰周りの航海が長引くにつれ、その影響がじわじわと押し寄せてきている。

現在、スエズ運河問題は長期化の様相を見せてきている。それに伴い、本船のスペース不足、空コンテナの不足、港湾の混雑、運賃の高騰が発生し始めている。

24 年 5 月のドゥルーリーのコンテナ運賃指標によると、アジアから欧州への運賃は FEU（40 フィート換算）当たり 5568 ドル（日本海事センター提供資料）で前月比 2.6 倍となり、さらなる運賃高騰へと進みつつある。

中欧班列（中国—欧州間の鉄道輸送）の欧州向け運賃は、一般的に FEU 当たり 6000-7000 ドルが目安とされており、リードタイムが半分程度で済むため、中欧班列が選択肢に入りつつあるのではないかとと思われる。既に、これまで幾つかの代替ルートが提案されているが、代替ルートの話をする前に世界のグローバル・サプライチェーンの概況を見ておく必要がある。

2. グローバル・サプライチェーンの概況

ここで、改めてグローバル・サプライチェーンの概況を見たい。図は、東アジアを中心に見たグローバル・サプライチェーンの概要である。

この図から分かるように、東アジアに視点を置くと、グローバル・サプライチェーンは大きくユーラシア地域（東アジア対欧州）と北米地域（東アジア対北米）の二つに分かれる。東アジアからの欧州向け物流の海の基本ルートは、欧州・地中海航路である。この航

路がユーラシアの基幹航路であり、スエズ運河を利用している。世界の貿易量の 10%、年間約 1 万 7000 隻がスエズ運河を通航する。

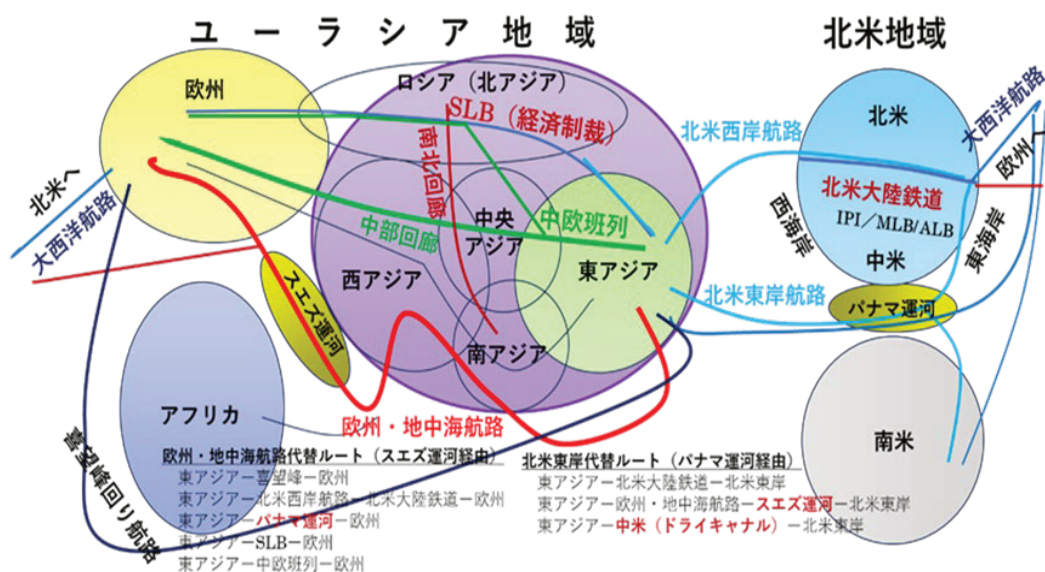
一方、陸の基本ルートは二つに大別できる。シベリア・ランドブリッジ（SLB）と中欧班列だ。SLB はロシアのウクライナ侵略によってロシア鉄道が経済制裁を受けており、日系や欧州系企業からは敬遠されている。

中欧班列には基本的に五つのルートがあり、シベリア鉄道を利用する東通道、中通道、西 1 通道と同鉄道を利用しない西 2 通道、西 3 通道だ。

西 1 通道は中欧班列のメインルートで、シベリア鉄道を利用するため、日系・欧州系企業には敬遠されている。中国の阿拉山口からカザフスタンを通過し、モスクワからベラルーシのブレストを経由して、ポーランドの積み替え駅マワシェビチェに到着後、欧州へ入るルートである。

西 2 通道はカスピ海ルートまたは中部回廊（ミドル・コリドー）と呼ばれ、カザフのアクタウ港とアゼルバイジャンのバクー港を結ぶ定期フィーダー航路に接続している。このルートはカスピ海横断国際輸送ルート（TCITR）と呼ばれる。

バクー港からはジョージア（グルジア）の首都トビリシを通過し、黒海のポチ港などで積み替えて黒海を渡り、ルーマニアのコンスタンツァ港から欧州に入るルートだ。陸路はトビリシ、トルコのカルスまで BTK（バクー・トビリシ・カルス）鉄道を使い、その後、イスタンブールから欧州に入るルートである。



（図 1）グローバル・サプライチェーンの概況

このルートは、ウクライナ戦争下、メインの西 1 通道の代替ルートとして活用されたが、インフラ設備が古いため、渋滞を引き起こした。カザフやアゼルバイジャンでは将来を見据え、アクタウ港やバクー港の整備・拡充が急ピッチで進められている。

西 3 通道は現在建設中だが、中国のカシュガルからキルギスのジャララバードを通過し、ウズベキスタンのアンディジャンまで 523 キロメートルの中国・キルギス・ウズベク鉄道が完成して出来上がるルートだ。

これらの東・中・西の基本的な中欧班列 3 ルート以外にも 24 年現在、ロシア・イランを中心に中央アジアと連携して構築されているルートがある。南北国際輸送路（INSTC）だ。

このルートには、カスピ海を挟んで、①東ルート（カザフ通路）は、道路輸送・海上輸送がメインで、サンクトペテルブルク（ロシア）―アクタウ―トルクメンバシ（トルクメニスタン）―ムンバイ（インド）、総延長 7200 キロメートルと、②西ルート（アゼルバイジャン通路）は、鉄道・海上輸送がメインで、サンクトペテルブルク―モスクワ―アストラハン（ロシア）―バクー―テヘラン（イラン）―バンドルアバス（同）―ムンバイ（インド）―という 2 ルートがあり、現在建設中だ。

次に北米地域のグローバル・サプライチェーンの概況について述べる。北米ルートには海路として二つある。一つは北米西岸航路で、もう一つは北米東岸航路だ。

北米西岸航路は、ロサンゼルス港とロングビーチ港では、港湾に鉄道が引き込まれているオンドックレール方式の船と鉄道の連携によるシー&レースの荷役作業が行われている。

北米の大陸鉄道サービスは、内陸部までのサービスを IPI（インテリアポイントインターモーダル）と呼び、東岸まで運ぶサービスを MLB（ミニランドブリッジ）と呼ぶ。さらに、東岸から船に乗せ、欧州まで運ぶサービスを ALB（アメリカランドブリッジ）と呼ぶ。

1984 年、米国大手船社 APL が DST（ダブルスタックトレイン、コンテナ 2 段積み列車）を初めて導入、北米大陸鉄道コンテナ輸送が本格化し北米全土に拡大した。

次に北米東岸航路は、パナマ運河を利用して、北米東岸に至るルートである。このルートはパナマ運河を利用するため、渇水問題の直接的影響を受けている。西岸航路より距離もリードタイムも長く、運賃は西岸航路より高い。パナマ運河の通航制限によって、運賃も値上がりしている。そのため、北米西岸の活用が進んでおり、運賃も比較的高い状態が続いている。

パナマ運河の渇水問題は、エルニーニョ現象という気候変動リスクに関係するものだ。新しい水源の確保などのプロジェクトは始まっているものの、住民への水の供給にも関わるため、簡単に解決できる問題ではない。パナマ運河は年間約 1 万 4000 隻が通航する国際物流の要衝であり、水源確保対策は喫緊の課題となっている。

3. 東アジアから欧州向け物流の代替ルート

さて、本稿の目的は、東アジアから欧州向け物流の代替ルートの現況と展望を明らかにすることだ。まず、国・地域レベルの対応は以下の通りである。

①中国・中央アジアの対応

○中欧班列（既存ルート）

- ・ベラルーシーポーランドルート（西 1 通道）： 経済制裁中、中ロは貨物量増加中
- ・カスピ海ルート（西 2 通道）： 現在継続中
- ・中国・キルギス・ウズベク鉄道ルート（西 3 通道）： 鉄道建設中

②中東諸国の対応

- ・トルコ提唱（新）： ファウ港（イラク）―トルコ―（地中海）―欧州
イラク―トルコ間 1200 キロメートルの鉄道・道路の敷設。鉄道 612 キロメートル、道路 320 キロメートル、投資額 250 億ドル（約 3 兆 5 千億円）、カタール、アラブ首長国連邦（UAE ドバイ）とも連携で合意
- ・イラン提唱（建設中）： 国際南北回廊 ロシア（サンクトペテルブルク）―イラン（テヘラン）―インド（ムンバイ）： カスピ海の東西を通る 2 つのルートがある。

- ・ 欧米提唱（新）：サウジアラビア－イスラエル－欧州（インド・中東・欧州経済回廊、日本経済新聞 23 年 12 月 19 日付）

③フォワードレベルの対応：以下のサービスが行われている

- ・ セイノーロジックス：シー&エアーサービス
日本－バンクーバー港（カナダ、混載輸送）－バンクーバー空港－欧州主要空港。トランジットタイム：22 日
- ・ ジャパントラスト：シー&レール新サービス
○北米横断ルート：日本～ロサンゼルス（LA）週 2 便海上輸送～米国鉄道～東岸
 ニューヨーク（NY）～大西洋（海上輸送）～欧州
○ユーラシア大陸横断ルート：トランジットタイム 40～50 日：日本～武漢（週 2 便）中
欧班列でドイツ・デュイスブルク（喜望峰回りはトランジットタイム 50～56 日）
- ・ 郵船ロジスティックスの対応
中国・日本・ASEAN（東南アジア諸国連合）発貨物の欧州向けシー&レールサービスを展
開
ドイツのハンブルグ（倉庫）、デュイスブルク（倉庫）から欧州各地へ
ルート：○日本発－青島－西安－欧州各地
 ○日本以外発－欽州港－重慶－欧州各地（西部陸海新通道利用）
 ※喜望峰回りより時間短縮を狙う

さまざまな代替ルートが提案されているが、東アジアのわれわれにとって、グローバル・サプライチェーンを維持できる持続可能なルートはどれか。ビジネスとして成り立つことが、一つの基準になるだろう。シベリア鉄道輸送はリスクを伴うとして、日系、欧州系企業は、回避している状況にあるとされてきた。ところが、重慶政府が 1-5 月の貨物量を発表。貨物量と金額が前年同期比で 3 倍前後に増えたと明らかにした。EU（欧州連合）へ向かった貨物量は 3.2 倍、金額ベースで 2.9 倍だった（日本経済新聞 24 年 6 月 11 日付）。

これは、中欧班列のメインルートは日系や欧州系企業が回避しているとされてきたが、実態は異なることを示していると思われる。カスピ海ルートはインフラ整備が不十分なため、リードタイムが現時点では競争力がなく、利用が落ち込んでいることは一般的に指摘されている。従って、メインルートによる欧州向けが急増していることは十分に考えられる。

郵船ロジの事例がそれを示していると思われる。同社は 6 月 7 日、中越班列（中国・ベトナム列車）を使ったハノイ－重慶－欧州サービスを開始し、ASEAN と欧州を安定的に結ぶクロスボーダー輸送サービスを強化すると発表した。ホーチミン発のサービスも提供開始に向け検証中という。

郵船ロジは 23 年に中老班列（中国・ラオス列車）による欧州向けサービスも確立している。元来は BCP（事業継続計画）対策のルートと考えられるが、安定したリードタイムの実現と GHG（温室効果ガス）の大幅削減が可能なグリーンソリューションも提供できるとしている。

郵船ロジによると、これらのサービスを確立するため、昨年からトライアルを何回も実施し、安全性と安定性を確認したとしている。

もう一つ、安全性と安定性が確立しているルートがある。それは北米西岸ルート。

北米大陸鉄道を使い、北米東岸から欧州に至る、いわゆる ALB 輸送だ。先に上げたジャパントラストの事例がある。今後の代替ルートの展望としては、中欧班列と、北米西岸航路と ALB ないしはエアー（航空輸送）を組み合わせた二つの方法を軸に展開していくことが予想される。

以上

発展する西部陸海新通道と中老班列
～変貌する東アジア物流～
(I) 西部陸海新通道の海の主役、欽州港

中国物流研究会幹事

日本海事センター客員研究員 福山 秀夫

1. はじめに

2024年8月25日～9月1日まで、中国物流研究会（「中物研」と略す）は西部陸海新通道と中老班列（中国ラオス鉄道）の現状を調査した。団員は、筆者を含め4名である。今回は、コスコ SHIPPING ロジスティクスジャパンの支援を受けて実施した。コスコ SHIPPING グループに改めて感謝の意を表したい。

今回の調査目的は、西部陸海新通道と中老班列の実態調査である。欽州→重慶→昆明→磨憨（モーハン）の順に行ったので、初回は、筆者担当の欽州から始め、次回以降、重慶、昆明、磨憨という順で、4回に分けて掲載したい。

2. 欽州調査

欽州市は、広西チワン族自治区の都市で、今回は、欽州港とそれに隣接する欽州鉄道コンテナセンター東駅を調査した。支援してくれたのは、コスコ SHIPPING グループの船舶代理店であり、貨運代理店であるペナビコ欽州である。

8月25日に日本から広州空港に入り、広州駅へ移動、そこから高速鉄道で南寧東駅に入った。約12時間かかった。翌26日早朝南寧駅東を出発、欽州東駅に30分ほどで到着、ペナビコと合流し事務所のある欽州港へ向かった。ペナビコから欽州港における彼らの業務と欽州港の現況について説明を聞いた。

1) 欽州港概要

欽州港は、中国の全国沿海港湾配置計画の中では、西南沿海地区港湾群に属する港湾で、防城港港、北海港の3つが一体的に運営されている広西北部湾港の中心港である。広西北部湾国際港務集団（Beibu Gulf Port Group(BGPG)）が管理する港湾で、その下に北部湾港股份有限公司（北港股份）という北部湾全体の港湾実務を管轄する会社があり、その下に欽州港ターミナル会社・防城港港ターミナル会社・北海港ターミナル会社があり、さらに、欽州港ターミナル会社の下に、北部湾国際コンテナターミナル会社（BPCT）がある。昨年2023年は、約621万TEUを取扱い、世界第30位のコンテナ港湾となり、日本最大の港湾世界第46位の東京港の457

万 TEU を凌駕している。欽州港は、2021 年に東京港を追い抜いて以来、わずか 3 年で世界 44 位から飛躍し、中国国内でも第 8 位の港湾に急成長している¹⁾。

港湾取扱量の推移は下記の（図表 1）の通りである。

（図表 1）欽州港と北部湾港の取扱量推移

コンテナ取扱量（万TEU）		
	欽州港	北部湾港
2019	302	382
	30.8%	32.2%
2020	395	505
	17.2%	19.0%
2021	463	601
	16.8%	16.8%
2022	541	702
	14.8%	14.2%
2023	621	802

（出所）2024 年 8 月 26 日ペナビコ

欽州提供資料より筆者作成

その急成長の原動力は、西部大開発と一帯一路と RCEP（地域的な包括的連携協定）の連携を基礎とする、西部陸海新通道と重慶や成都発の中欧班列との接続という鉄道を中心とした集貨戦略ある。そして、これを支えるのが、巨大化するコンテナ船を受け入れるための大深水港化であり、荷役の高効率化による港湾処理能力の向上を図る自動化コンテナターミナルの建設という港湾戦略である。最近これに加わったのが、中国西部内陸地域からの貨物を広州港に運ぶ西江の貨物の一部を広西北部湾港にシフトする平陸運河の建設という新しい集貨戦略である。

今回は、西部陸海新通道構築、大深水コンテナターミナルと自動化コンテナターミナルの建設、欽州鉄道コンテナセンター東駅、及び、平陸運河建設について、西部陸海新通道欽州センター駅展示場の展示パネル掲載情報、欽州港内掲示パネル情報、ペナビコ提供の資料情報及び北港股份ホームページ²⁾情報等に基づき、整理・報告する。

2) 西部陸海新通道構築について

西部陸海新通道の構築は 2017 年にスタートした。当時、重慶または成都経由で ASEAN に貨物輸送する場合、重慶または成都からシンガポールまでの輸送を例に取

ると、重慶から約 2400 km、成都から約 3500 km 長江を下り、上海港で積替えて、25～30 日かかった。しかし、広西北部湾港を使用すると、7～8 日で輸送可能となることが明確になった。そのルートには 3 つある。東通道（重慶～懷化～柳州～北部湾港～シンガポール）、中通道（重慶～貴陽～南寧～北部湾～シンガポール）、西通道（成都～瀘州（宜賓）～百色～北部湾～シンガポール）の 3 つである（図表 2）。コストを見ると、重慶～シンガポールの場合の上海経由のコストは、約 8000 元／40F であるが、新通道経由の場合は 4500 元／40F、成都からだ 9200 元／40F が 4800 元／40F になると試算されている。これらの優位性が認識され、西部陸海新通道を利用する貨物は、急速に増加している。2021 年は 70 万 TEU 越え、2022 年は 75.6 万 TEU、2023 年は 86 万 TEU と急成長している。一方、欽州港を含む北部湾港の 2025 年までの目標は、①港湾取扱量 1000 万 TEU、②海鉄連運コンテナ量 50 万 TEU、③5 つ以上の国家物流ハブの建設、④北部湾国際ゲートウェー港と国際ハブ港の地位の確立の 4 つを謳っており、2035 年目標として、西部陸海新通道の完全構築を目指すとしている。港湾取扱量 1000 万 TEU 実現に関しては、我々をサポートしてくれたペナビコは、その実現に自信を見せてた。これは、重慶や成都からくるコンテナ貨物は全てこの鉄道駅で取り扱っていること、昨年の北部湾港の取扱量は 802 万 TEU であること、平陸運河が 2029 年 12 月に竣工することなどを踏まえての発言である。北部湾港の取扱量の目標、2025 年までに 1000 万 TEU が達成できれば、広州港方面の企業がシフトし、北米航路や欧州航路のような基幹航路を呼び込むことが可能になると考えられている。

西部陸海新通道は四つの連携を基礎としている。一つ目は、三港連携（欽州港、防城港港、北海港の一体運営）である。二つ目は、江海連携（平陸運河による河川と海の連携）である。三つ目は、辺境連携（中欧班列の辺境駅や内陸拠点港と北部湾港の連携）である。四つ目は、海陸連携（海上輸送と鉄道輸送の連運：海鉄連運）の 4 つである。これらの連携が、中国・ASEAN クロスボーダー輸送を構築し、中国西部と ASEAN との経済圏一体化を確実に推進しており、北部湾港のハブ港化が急速に進展している。

3) 大深水コンテナターミナルと自動化コンテナターミナルの建設

西部陸海新通道の構築とその機能を支える欽州港は、大きく 2 つの部分に分かれている（図表 3）。北部湾国際コンテナターミナルが運営する No.1～No.6 までの有人の巨大コンテナターミナルと北港股份が運営する No.7～No.10 までの中国最先端

の海鉄連運自動化ターミナルの 2 つである。自動化コンテナターミナルは、No.7、No.8 が、No.6、No.7 と同規模で、No.9、No.10 が、大深水ターミナルである。No.1～No.6 は、オレンジ色のガントリークレーンが稼働しており、バース処理能力は、100,000 トン・14,000TEU クラスの船の入港受け入れが可能である。バース水深は－15m、ガントリークレーン延長は、65m、23 列である。年間処理能力 300 万 TEU である。一方、No.7～No.10 は、ブルーのガントリークレーンが稼働しており（写真 1）、バース処理能力 200,000 万トン・24,000TEU クラスの船の入港受け入れが可能であり、バース水深－18m、ガントリークレーン延長 70m である。年間処理能力 262 万 TEU である。特に、No.9、No.10 ターミナルは、コンテナ船の大型化の流れに対応した 24,000TEU 積みの世界最大船型のコンテナ船が着岸可能な水深－18m の大深水ターミナルとなっている。内陸部と港湾間の輸送はコンテナターミナルと接続されている欽州港鉄道コンテナセンター東駅を通じて鉄道で行われている。展示場のガイドの説明によると、港湾と鉄道コンテナ駅間のコンテナの転送は、IGV（Intelligent Guided Vehicle）を動かすためのセンサーを埋める工事が鉄道部分まで到達していないので、トラクターで代用しているということである。完成までには時間がかかるとの説明があった。

4. 欽州鉄道コンテナセンター東駅

鉄道コンテナセンター東駅は、海鉄連運自動化コンテナターミナルと接続されるスマート駅である。全自動インテリジェント門型クレーンなどの鉄道自動化設備が導入されており、管理の精細化・グリーン化・インテリジェント化を促進し、西部陸海新通道に最先端の力を与えることになった。輸出貨物については、重慶や成都からのコンテナ貨物は全てこの駅に到着するという説明があった。鉄道輸送を担当するのは渝新欧（重慶）物流公司という鉄道フォワーダーで渝新欧国際列車の貨物を取り扱うプラットフォーム会社である。そのうちの鉄海連運（SEA&RAIL）貨物を取り扱うのが、陸海新通道運営有限公司（NLS）であるとの説明があった³。

輸入貨物については、センター駅に揚げられた貨物は、列車により様々な地域に輸送可能である。西安、重慶、成都、昆明、蘭州、桂林等の方面へ輸送できる。日本からのシップメントもこれらの内陸港とコスコ SHIPPING の船によりコンテナターミナルー＞鉄道コンテナセンター駅ー＞目的地というシステムで輸送される。

5. 平陸運河の建設

西部陸海新通道は、鉄道だけではない。2022 年 8 月より平陸運河が 724 億 3000

万元を投じて建設中であり、2029 年 12 月竣工予定である。これが完成すれば、長江に次ぐ河川輸送量第 2 位の黄金水路と呼ばれる西江と接続され、広州港に向かう西江の年間輸送量 2 億トンのうち、バルク貨物 5,000 万トン、コンテナ貨物 10 万 TEU を欽州港に取り込む計画が進行中である。河川と海をつなぐので、これを鉄道と港湾の連携の鉄海連運に対し、江海連運と呼んでいる。(図表 4)

これまで、中国南西部の貴州省や雲南省などの貨物は、珠江デルタにつながる西江により珠江へ運ばれ、広州港などから様々な航路で輸送されてきた。これは、広西チワン族自治区南寧から南へ下る河川がなかったためであり、既存の長江や珠江への物流の負担や緊張を高めていたということである。そのため、南寧から南へ下る西部陸海新通道計画が始動した。運河の起点は、南寧市横県西津貯水池平塘江口、終点は欽州沙井で北部湾港に出る。全長 135 km で、運河の大部分は現在沙坪河と欽江を改造するもので、分水嶺約 20 km に新たに河道を建設することになる。平陸運河が建設されることにより、5000 トン級船舶の通行が可能になり、中国南西部地区貨物が南寧から平陸運河経由で海へ出ることができ、広州港経由で海に出ることと比べると 560 km 以上その工程を短縮できるということである。西部陸海新通道沿線地区の輸送費用を毎年 52 億元以上削減することができると試算されている⁴。2029 年の平陸運河竣工後は、アセアン向けのかかなり多くの貨物の欽州港シフトが発生すると予想されている。RCEP が発効し中国アセアン間の貨物が増大している中、平陸運河の建設は、お互いに貿易最大の相手国としての貿易の活性化を支える重要なインフラ建設となるものと思われる。広州港から貨物をシフトすることにより、広州港の負担を軽減することが目的ではあるが、欽州港に有利に働くのは間違いない。ペナビコと話していて、その期待の大きさがうかがい知れた。

¹ 2021・2022・2023 の順位の出所：Lloyd's List ONE HUNDRED PORTS2022 と 2023 と 2024、及び、中国交通運輸部ホームページ。

² <https://www.bbwpport.cn/index.html> (2024 年 10 月 30 日最終閲覧)

³ 今回の調査では、NLS のヒヤリングが出来なかったので、ヒヤリングをする必要があると思われる。

⁴ 航運交易公報 総第 1298 期 35 号 2022 年 9 月 6 日出版(中華人民共和國交通運輸部主管、上海航運交易所所管)

東アジアのグローバル・サプライチェーンの進展 ～コロナ禍から紅海リスクまでの 5 年間の総括と展望～

客員研究員 福山 秀夫

1. はじめに

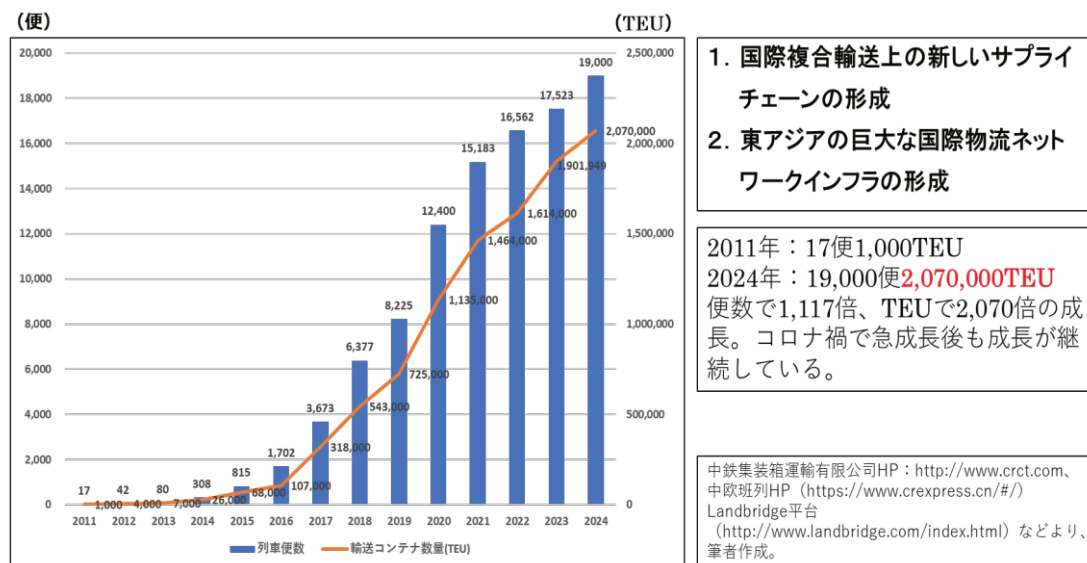
2023 年 10 月、ハマスのイスラエルへの攻撃以降、イエメンの武装組織フーシ派が、翌 11 月 19 日に日本郵船の自動車専用船「Galaxy Leader」を拿捕して始まった紅海リスクは、現在、大手船社の喜望峰回りの運航を常態化している。この 1 年間運賃がかなりの変動し、フォワーダーなどは、陸路の代替ルート開発に努めてきた。状況はある意味、一定程度の安定化の様相を呈している。今年 1 月に始まったガザ停戦は、米国のトランプ大統領登場も含めて、グローバル・サプライチェーン（SC）の大きな変化をもたらすのではないかと予測されている。

そこで、本稿では、コロナ禍から昨年までの 5 年間（2020～2024）の総括をし、東アジアから欧州向け物流とアジア域内の物流を中心とした東アジアのグローバル・サプライチェーンの展望について報告する。

2. コロナ禍から紅海リスクまでの変化

まず、コロナ禍では、コンテナ国際物流の混乱の中で、海上ルートの代替ルートとして、SLB（シベリア・ランドブリッジ）と中欧班列の急成長がもたらされた（図表 1）。そこに

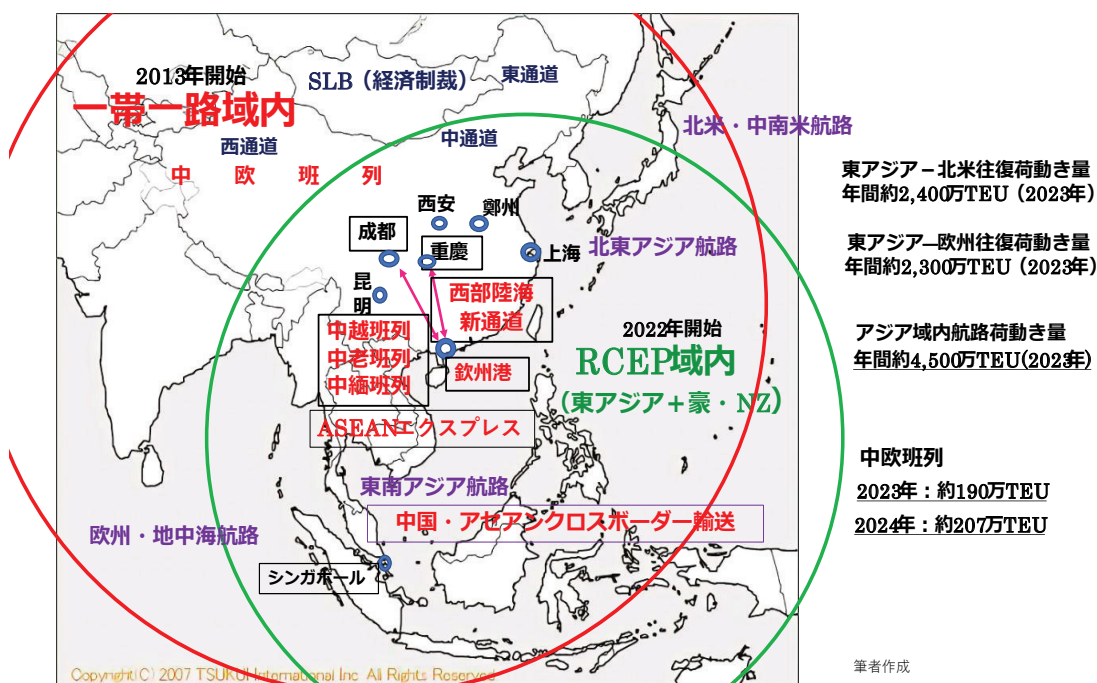
（図表 1）中欧班列輸送量の 14 年間の推移



2022 年 1 月、RCEP（地域的な包括的経済連携）協定が発効し、2 月にロシア

のウクライナ侵攻が勃発した。ここでは、アジア域内航路の発展と中国・ASEAN クロスボーダー輸送と中欧班列の提携による国際物流の拡大の動きと同時に、SLB の後退、ロシア回避の代替ルート開発の流れが起こり、中央アジアから中東や東欧へのルートに注目が集まった。中央アジアの重要性がクローズアップされ、東アジアと中央アジアの国際物流を支える相互協力の必要性が明確になった。そして、2023 年の紅海リスクへと続いた。紅海リスクは、喜望峰回り航路の常態化とグローバル・サプライチェーンの新たな多様化をもたらすこととなった。物流環境はさらに複雑な状況へと変化しつつあり、その対応が課題となりつつある（図表 2）。

（図表 2）東アジア国際物流ネットワーク（2024）



3. 具体的に何が変化したのか

最初に、中欧班列については、2025 年年初の中国国家鉄路集団の輸送量発表によると、

2024 年の中欧班列は、1.9 万列車、207 万 TEU、前年比それぞれ 10%と 9%の増加（図表 1）、中亜班列は、1.2 万列車、88 万 TEU、前年比 10%と 12%の増加、西部陸海新通道班列は、96 万 TEU、前年比 11%の増加である。

次に、中国・ASEAN クロスボーダー輸送と中欧班列の連携を見ると、Daily Cargo 紙 2025 年 1 月 21 日付は、中国鉄路工程集団（中国中鉄）が運行する鉄道のベトナム向け越境貨物輸送量が 2024 年、前年比 12.5 倍に急増したとベトナムニュース（VNS）が 1 月 11 日に伝えたと報じている。これは、中越班列（中国・ベトナム鉄道）の輸送量が急増していることを示している。中越班列

に加え、2021 年 12 月 2 日に運行開始した中老班列（中国・ラオス鉄道）も、新しい輸送ルートの構築が進み、輸送量も徐々に増加している。現在は、それがマレーシアまで延伸し、2024 年 6 月 27 日 ASEAN エクスプレスが運行開始し、汎アジア鉄道が成長し始めている。この 5 年間の中国・中央アジア・ASEAN 間の国際物流の変化がいよいよ鮮明になってきていると言える。

ポストコロナの 2022 年以降では、グローバル・サプライチェーンの再構築、つまり、強靱化や最適化の流れが起こり、荷主と船社の WinWin のパートナーシップの構築の流れがその基礎となった。グローバル・サプライチェーンの多様化、最適なコンテナ手配とコスト削減の流れ、ルート情報の把握のためのデジタル化、脱炭素化（グリーン化）の強化などが具体的に推進されてきた。

ウクライナ問題によるロシア回避の代替ルートの構築については、シベリア鉄道を利用する中欧班列の西 1 通道（カザフスタン経由）、東通道（極東経由）、中通道（モンゴル経由）は敬遠され、西 2 通道と呼ばれるカスピ海ルート（中央回廊）が注目を浴びた。また、西 3 通道と呼ばれるルートのメインルートになる中国・キルギス・ウズベキスタン鉄道が、ウクライナ問題を契機として、ロシアが建設を認めることになり、2023 年から建設に着手している。この状況を受けて、マースクや日本通運が西 2 通道を活用したサービスを提供している。

2023 年に紅海リスクが発生すると、喜望峰回り航路によるサービス悪化を捉えた、中東諸国やフォワーダー等が、新たな代替ルート開発に乗り出した。西アジアでは、欧米、トルコ、イランなどが新しいルート計画を発表し、東アジアでは、中国が既に構築を推進していた西部陸海新通道や中越班列、中老班列を中欧班列と接続するサービスを新たに開始した。特に、2021 年 12 月の中老班列の運航開始は、中国・ASEAN クロスボーダー輸送発展の起爆剤となり、ASEAN エクスプレスと中欧班列の連携にまで繋がっている。

日本のフォワーダー郵船ロジスティクス（郵船ロジ）も、喜望峰回りの常態化を受けて、荷主への新サービス提供に動いている。2023 年 7 月に中老班列を活用し、ラオスのビエンチャン発で昆明から重慶経由でドイツのデュイスブルグルートと、2024 年 6 月には中越班列を活用し、ハノイ発で南寧から重慶経由でドイツのデュイスブルグルートを開発した。例えば、中越班列－欧州サービスは、リードタイム（LT）が 27 日程度で、喜望峰回りを 18 日ほど短縮できるだけでなく、GHG 排出量を約 50%（0.7 トン）削減できるという。CFS バンニングから欧州ドアまで一貫輸送が可能であり、コンテナ内に GPS を搭載し、リアルタイムトラッキングまで可能としており、安定した LT 実現、グリーンソリューションを提供できるとしている。

中老班列－欧州サービスでは、タイからの貨物も受け付けている。タイとラオス国境のラオス側にラオス鉄道が、タナレーン ICD というメータゲージと標準軌の積替え駅を建設しており、これが、マレーシアまでの広範な集貨を可能にしている。中欧班列、中越班列、中老班列、西部陸海新通道が一体的に運営

され、東アジアの物流を大きく変化させており、ユーラシアのグローバル・サプライチェーンの変化が始まっている。

さて、コロナ禍により大きな混乱を経験した海運や港湾にはどのような変化があったのだろうか。運賃は高騰し、本船スケジュールの順守率は低下して、ロックダウン・台風・船舶不足・コンテナ不足による港湾での滞船、渋滞などが世界規模で発生した。グローバル・サプライチェーンの再構築のためには、荷役を迅速に効率よく行う必要がある。そのためには、港湾規模の拡大、港湾インフラのデジタル化、情報のデジタル化、内陸港の新設・増設、脱炭素（グリーン）化などの強化が必要であることが、さらに深く認識された。特に、日本においては、東アジアの港湾の巨大化・高度化に後れを取ったことによって、コロナ禍下で発生したマーケットの買い負けなどの不利な状況を解消するために、基幹航路の増加が重要な課題となった。そのため、国際戦略港湾の更なる集中と選択を推進する必要性が強調され、船社と荷主の **WinWin** のパートナーシップ形成の動きが活発化した。基幹航路の呼び戻しが目的の一つとされた。日本の荷主の中にはそれに大きな価値を見出す荷主も多く、荷主連合を結成して、国際戦略港湾政策を支援しつつ、基幹航路を呼び戻すことに取り組む動きが、現在も続いている。

世界の港湾を俯瞰すると、**2023** 年は、**10** 位以内に中国の港湾が **7** つ入り、上海が **14** 年連続世界第 **1** 位、中国以外は、**2** 位シンガポール、**7** 位釜山、**9** 位ドバイとなっている。日本でトップの東京港は第 **46** 位であり、アジアの主要 **7** 大港（シンガポール、ポートクラン、タンジュンペラバス、レムチャバン、ホーチミン、タンジュンプリオク、マニラ）は全て東京港を上回っている。それだけでなく、新しい港湾にも追い抜かれている。今勢いがあるのは、西部陸海新通道で **ASEAN** へのゲートウェー港になっている欽州港（世界第 **30** 位）と成長著しいベトナム港湾でホーチミン港の代替港となっているカイメップ・チーバイ港（世界第 **34** 位）等がある。

簡単に、アジア主要 **7** 大港の進展の状況を見てみたい。世界第 **2** 位のシンガポール港は、トゥアス新港の建設を進めており、**2040** 年代完成時には年間取扱能力 **6,500** 万 **TEU** を目指す。港湾のデジタル化と脱炭素化を結合して推進することを戦略としている。第 **7** 位の釜山港は、釜山新港の西に鎮海新港を建設予定で、**2030** 年からの段階的供用を目指す。**20~23m** の大水深と **5G** 通信による自動化システムの導入を目指す。世界第 **11** 位のマレーシアのポートクラン港は、**2020** 年に **West Port** 拡張で **1,300** 万 **TEU** の処理能力増強を図り、キャリア島の新しいターミナルを **2025** 年から開発予定。また、ポートクラン港の発展戦略と一帯一路のプロジェクトである東海岸鉄道（全長 **665** km）プロジェクトと **ASEAN** エクスプレスを絡めている。世界第 **16** 位のタイのレムチャバン港は、水深 **14~16m** の大型コンテナ船の入港が可能で、遠隔操作が可能な荷役方式を持つターミナルを現在建設中。**110** km離れた内陸デポのラッカバン **ICD**

(ドライポート)間で鉄道輸送を実施。鉄道輸送能力を 22 年の 50 万 TEU から 200 万 TEU に増やすことを計画中である。欽州港は、全 10 バースのうち 4 バースを鉄道と自動的に接続する海鉄連運自動化ターミナルとし、内 2 バースを水深-18m の大水深ターミナルとしている。カイメップ・チーバイ港は、商船三井・ワンハイラインズ・APM ターミナルズ・CMA-CGM などの船社と組んでおり、大水深バースを建設している。

4. おわりに

現在、中老班列・中越班列の本格化が起爆剤となり、中国と ASEAN との貿易通路が続々と開通し、ASEAN エクスプレスの発展に直結している。従来の海上輸送に替わり、リードタイムとコストの削減及びグリーンソリューションのために、鉄道ネットワークを活用する動きが活発化しており、アジア域内航路と ASEAN からの欧州向け物流を徐々に変化させている。中国・ASEAN クロスボーダー輸送と中欧班列の連携輸送の急速な発展は、東アジアの国際輸送において、脇役的な欧州向け鉄道輸送を、海上輸送と並走する重要な選択肢に変化させつつあり、コロナ禍以降、その変化は大きくなってきている。

このような状況に鑑み、中欧班列輸送量約 207 万 TEU・約 1.9 万便の意義を、改めて考える必要がある。2023 年の欧州航路荷動き量約 2,300 万 TEU、北米航路約 2,400 万 TEU、アジア域内航路約 4,500 万 TEU の状況下、中欧班列は将来的増加の展望が開けている。阿拉山口、ホルゴス等の口岸数は増加傾向にあり、西部陸海新通道による欽州港ハブ化や中越班列・中老班列・ASEAN エクスプレスの本格化とシンガポールへの延伸など、多様なルートの自由な連携等を勘案すると、中欧班列は、従来の第 3 の選択肢的位置付けから、海上輸送の持続可能な協調的輸送ルートへ、つまり、ユーラシアにおける国際複合輸送のバリューチェーンへと変貌しつつある。

東アジア国際物流ネットワークの進展は、荷主等のステークホルダーに対するサービスの展開により、デジタル化・グリーン化のコスト問題等を含め、更に高度なグローバル・サプライチェーンを生み出してゆく新たな段階に入っている。