

# ポストコロナとRCEP下の東アジア物流の展望

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202105

日本海事センター 企画研究部

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。

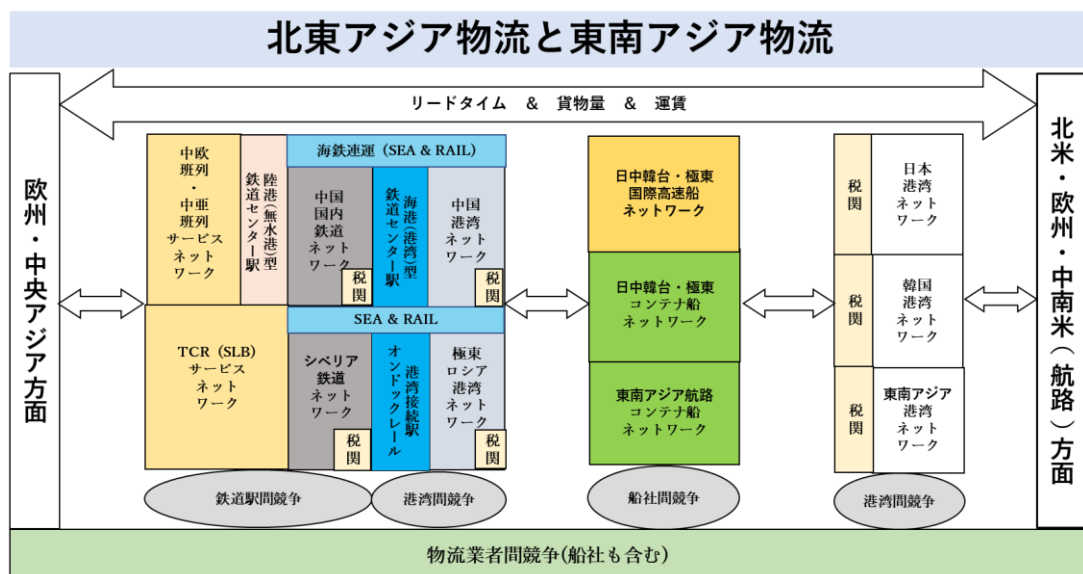
西部陸海新通道とは、重慶と欽州港とシンガポール港をハブとし、ASEANとの物流を推進することを主目的とした陸海ルートのことである。シルクロード、長江両経済ベルトと欽州港からシンガポールへと連なる海路を接続する陸海ルートであり、陸路は鉄道と高速道路をその手段とし、海路は欽州、防城港、北海鉄山の3港から構成される広西北部湾港と海南島の洋浦港を利用する。

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規画」〈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をご覧ください。

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（RORO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ており、これまでに以上にシー&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、一带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<sup>キロ</sup>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、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<sup>キロ</sup>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。

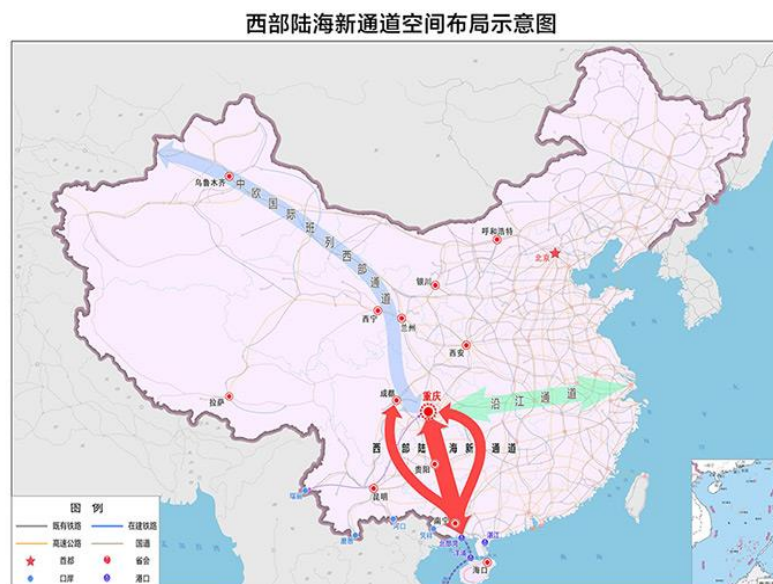
既に、欽州港の20年の取扱量は約400万TEU(広西北部湾3港で約505万TEU、中国港口網<<http://www.chinaports.com/monthlythruput/2020-12>>)あり、東京港や横浜港に匹敵する。シルクロード経済ベルトと長江経済ベルトの貨物の何割かは欽州港経由で移動することになり、上海港を経由する必要はなくなるだろう。

日韓からも欽州港を經由すれば、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面(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規画」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。