

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～

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202407

日本海事センター 企画研究部

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

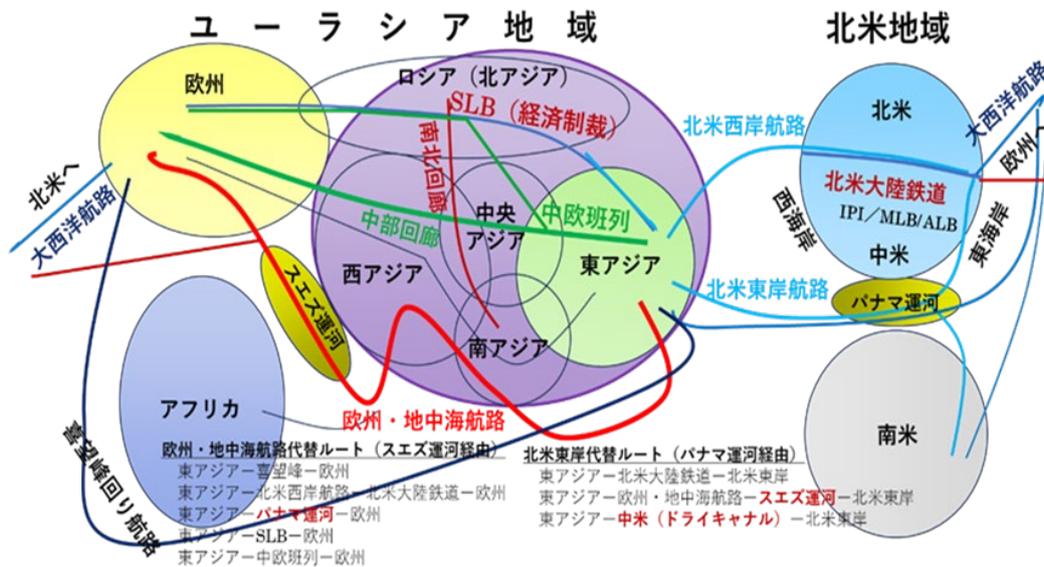
されている。

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り、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）→バンダラバス（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フォワードレーベルの対応： 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