

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～

掲載誌・掲載年月:日本海事新聞 202502

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

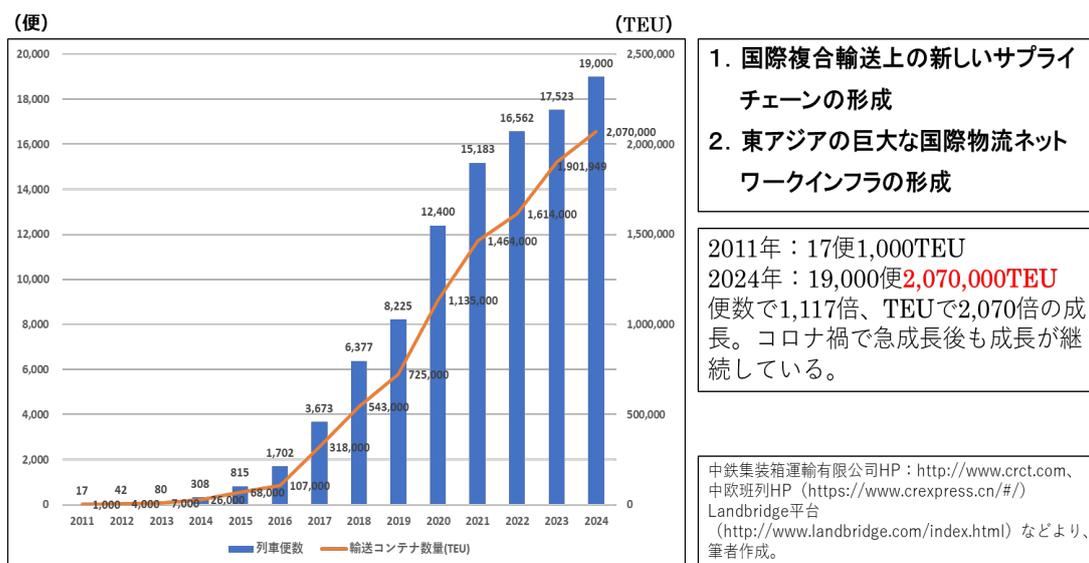
2023年10月、ハマスのイスラエルへの攻撃以降、イエメンの武装組織フーシ派が、翌11月19日に日本郵船の自動車専用船「Galaxy Leader」を拿捕して始まった紅海リスクは、現在、大手船社の喜望峰回りの運航を常態化している。この1年間運賃がかなりの変動し、フォワーダーなどは、陸路の代替ルート開発に努めてきた。状況はある意味、一定程度の安定化の様相を呈している。今年1月に始まったガザ停戦は、米国のトランプ大統領登場も含めて、グローバル・サプライチェーン(SC)の大きな変化をもたらすのではないかと予測されている。

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をもたらされた(図表1)。そこに

(図表1) 中欧班列輸送量の14年間の推移



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、キャリー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、多様なルートで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。