

〈1〉 コロナ禍以降の東アジアの国際物流ネットワークの現状とグローバル・サプライチェーンへの影響

（公財）日本海事センター 客員研究員

福山 秀夫

1. はじめに

2020年に始まったコロナ禍は、国際物流ネットワークに大きな変容をもたらした。この時期にグローバル・サプライチェーン（供給網）は大きな打撃を受けたが、その回復過程で、2022年2月ロシアのウクライナ侵攻が発生し、さらに、2023年10月のイスラエルのガザ侵攻に端を発した、11月のイエメン武装勢力フーシ派による紅海航行船への攻撃により、引き起こされた紅海リスク（多数の船社が喜望峰周りを選択）、及び、気候変動による渇水問題を原因とするパナマ運河通航制限リスクが発生して、グローバル・サプライチェーンは、大きな危機に直面した。その後、パナマ運河通航制限リスクは緩和したが、紅海リスクは、国際的な外交努力により、拿捕された船の乗組員は解放されたものの、本船は返船されておらず、ガザ紛争の解決の糸口さえ見えない状況にあり、喜望峰周りの常態化は2025年度中も継続すると業界関係者は予測している。この状況下で、2025年3月以来トランプ大統領によってもたらされたトランプ関税リスク（貿易戦争リスク）により、不確定要素が大きくなり、グローバル・サプライチェーンは新たな危機に直面している。

一方で、2013年に開始された中国の一带一路構想における陸のシルクロードとしての中欧班列のコロナ禍における急成長と、一带一路プロジェクトの拡大、及び、2022年1月のRCEP(Regional Comprehensive

Economic Partnership: 地域的な包括的経済連携)協定のASEAN10か国と日中韓及び豪州・NZの15か国間での発効により、東アジアの経済的・貿易的な一体化が静かに進行している。

本稿では、これらの東アジアの経済圏一体化を推進する流れと地政学的リスクや気候変動リスクが複雑に絡み合う環境下で、東アジアにおける一带一路の国際物流の具体的プロジェクトとRCEPとの連携や中欧班列の成長・拡大によってもたらされている国際物流ネットワークの変容を明らかにし、グローバル・サプライチェーンへの影響と展望について述べる。

2. コロナ禍以降の東アジアの国際物流ネットワークの現状

1) 一带一路前史

現在引き起こされている東アジアの国際物流ネットワークの変容は、コロナ禍、ウクライナ危機、RCEPの進展、紅海リスク等の環境下における一带一路プロジェクトの進展や成長によってもたらされたものである。従って、我々は、まず、一带一路の内容について知る必要がある。

一带一路構想は、2013年9月7日習近平主席が、カザフスタンの首都アスタナのナザルバエフ大学でシルクロード経済ベルト、つまり「陸上シルクロ

ド」を発表し、翌10月インドネシアのジャカルタで「海上シルクロード」を発表して成立した。これ以前とこれ以降の中国政府の国際物流政策は大きく変化する。これは、上海港が2010年にシンガポール港を追い抜き世界第1位のコンテナ港湾になった3年後のことである。また、2011年3月19日に中欧班列第一便が誕生した2年後のことである。これらの事態は全く別々に発生しているように見えるが、全てが一連の流れの中で起こっていることなのである。

始まりは、2001年の中国のWTO加盟である。この時期に中国は「世界の工場」と呼ばれていた。中国は、経済発展のための自らの更なる変革を達成するために、WTO加盟を軸とした市場経済化政策を強力に推進した。その過程で、2013年ユーラシアの国際物流を土台とする「一带一路」が、中国の国家戦略として登場した。誰もが「一带一路」というネーミングが、なぜ出てきたのかということを疑問に思うであろう。それを理解するには、一带一路が登場する以前の中国の貿易や輸送のルートの歴史を見るだけでなく、20世紀から21世紀にかけてのグローバルな貿易や輸送のルート、及び、グローバル・サプライチェーンの成立や動向を見ることが大事である。

まず、世界史上の陸のシルクロードと海のシルクロードという2つの用語は、歴史的に登場の時期が異なる。前者は、歴史上の古代シルクロードで中国から欧州へ向かう陸の輸送ルートであったのに対し、後者は、中国やアラビア商人や西欧諸国が海上進出を図った、中世から近世の歴史を語る時期に出てくる¹比較的新しい言葉である。ここに登場する諸民族、諸国家にとって、海洋進出が大変重要な時期であり、欧州では、いわゆる大航海時代に相当する。陸のシルクロードは中世から近世にかけては、多くの国を通過するため危険なルートとなり、海上輸送ルートが開発された。しかし、現代は国際貿易や国際物流において、陸上ルートも海上ルートも諸国家の貿易、国民生活の豊かな発展のために活用されており、ルートの安全が、つまり、グローバル・サプライチェーンの安全が確保される必要がある。

21世紀初頭、貧しかった中国は、国際舞台に登場し発展するために、「世界の工場」となり、それを支

えるための世界進出戦略として物流を確実に拡大する必要があった。

2001年WTO加盟を果たした中国は、海外への進出を図る方策、つまり、経済の国際化を目指す方策として、「世界の工場」としての製品の輸出や原料・中間財の輸出入等の国際貿易の活性化に狙いを定め、海運・港湾・鉄道などの国際輸送の拡大を推進した。現在の言葉でいうと、グローバル・サプライチェーンの拡大、推進である。海運戦略・港湾戦略・鉄道戦略などの物流戦略としての海運・鉄道・港湾の一体的現代化という相互連携戦略が実行された。この一体的現代化を実現するために、海鉄連運政策が実施された。ビジネス上はSEA&RAIL輸送というのが、鉄道輸送のコンテナ化を鉄道の現代化を達成する起爆剤とすることによって、定時性の確保・ドア・ツー・ドアサービスの確保・輸送品質の向上が目標とされた。そのために、国際海上コンテナ輸送と連携する戦略を取った。それが海鉄連運政策であった。

一方で、「世界の工場」として発展した中国の東部沿海地域に対し、西部内陸地域は発展から取り残されていた。2000年に西部内陸地域の経済を発展させるために西部大開発戦略が実施されることとなった。外資を西部にシフトするために、西部で生産した生産物を中央アジアや欧州へ輸送するための環境を整備する必要があった。当時は重慶からの欧州への輸出は、長江を約2,000km下って、上海港から欧州航路という基幹航路に積み替えて欧州まで運んだ。目的地まで約40～50日かかった。そのために1992年から開始されたユーラシア・ランドブリッジ（日本ではCLB：China Land Bridgeと呼称）を強化する方策が取られた。このルートは不安定ではあったが、貨物は、欧州まで20数日～30日程度で輸送された。コストはもちろん、鉄道運賃が海上運賃をかなり上回る。既にこの当時から、輸送時間（リードタイム）の短縮、コストの低減は、避けて通れない課題になっていた。

海鉄連運政策と西部大開発戦略の下で、中国のコンテナリゼーションは、ユーラシア・ランドブリッジを推進し、国際陸港と呼ばれる中国鉄道コンテナセンター駅を中心とした国際港務区を生み出し、国際港湾と連携する国際陸港と国境駅（口岸（コウガ

¹ 上田信（2005）『中国の歴史 09 海と帝国 明清時代』（講談社）参照

ン))を誕生させた。そして、この国際陸港の一つである重慶から、2011年3月19日中欧班列第1便の国際コンテナ列車が、ドイツのデュイスブルグへ向け、ヒューレットパッカード社のパソコンを積載して出発した。この列車は渝新欧国際列車（渝は重慶の別称、新は新疆のこと、重慶から新疆を通して欧州へ向かう国際列車の意）と呼ばれた。シルクロード経済ベルトという考え方は、この過程において、海鉄連運政策とランドブリッジ開発推進政策が統一されて生み出されたものであり、鉄道周辺地域を開拓する国際協力戦略の要と位置付けられたのである。これが、「一帯」の意味である。そして、海鉄連運政策の考え方として、「一帯」を走行するランドブリッジが、機能的に海路（航路）と接続されることを「一路」と表現し、「一帯一路」が生まれたのである。これは、ビジネスの視点から見ると、グローバル・サプライチェーンの形成であり、国際物流の視点で見ると、コンテナ国際複合輸送という土台に支えられたユーラシア大陸をカバーするグローバル輸送ネットワークの一大構想だったのである。

2) 東アジアを中心としたグローバル・サプライチェーン（供給網）の変容

このユーラシア大陸をカバーする輸送ネットワー

クのノードである国際陸港や鉄道駅と連携する東部沿海地域の港湾は、「世界の工場」としての中国の海運と鉄道を支援する国際港湾として発展し、現在、世界トップ10のコンテナ港湾のうち7港が中国港湾となるほどに発展した。2023年のトップ10は第1位上海港、第2位シンガポール港、第3位寧波舟山港、第4位深圳港、第5位青島港、第6位広州港、第7位釜山港、第8位天津港、第9位ドバイ港、第10位香港である²。上海港にいたっては14年連続世界1位という発展ぶりである。中国の経済発展戦略の考え方は、港湾の発展を中心にして、周辺都市や地域の発展へと影響を広げていくことであり、途上国向けのプロジェクトにおいても港湾と鉄道との連携による発展の影響力を、都市や地域へと広げていくことである。中国政府は、港湾と鉄道と海運を中心とした中国自身の成功例を基礎として、一帯一路下での国際的協力を行っている。そのような事例をまとめたものが、表1及び表2の事例である。全て、海運と港湾と鉄道が一体化した基本的な考え方に基づく都市や地域の発展への影響力を拡大していくプロジェクトである。

（表1）中国交通建設有限公司が「一帯一路」関連国・地域で参加したプロジェクト代表例

プロジェクト名	内容
スリランカ コロンボ港湾都市 プロジェクト	コロンボ港湾地域は、習近平国家主席が自ら立ち会い、2014年にテープカットした「一帯一路」共同建設プロジェクトである。また、これまでのスリランカにおける単一の外国直接投資プロジェクトとしては最大規模である。今後25年間で、南アジアに新しい工業都市と金融センターを建設し、スリランカの経済発展の強力な原動力となることが計画されている。現在、コロンボ港湾地域の都市土木工事の第1期工事が完了している。
ガーナ テマ 新コンテナ ターミナル プロジェクト	このプロジェクトは中国交通建設グループによって建設され、2020年6月に完成した。主な工事内容は、長さ3,558メートルの防波堤、長さ1,400メートルの大水深コンテナバース、121ヘクタールの埋め立てと基礎処理、港湾流域と基礎溝の浚渫、護岸工事と付帯施設等、「一帯一路」を共同建設する大規模プロジェクト。このプロジェクトの完成により、テマ港の貨物取扱量が大幅に増加し、西アフリカの主要港としてのテマ港の有利な地位をさらに強固にするとともに、ガーナと周辺諸国の経済貿易発展に新たな推進力をもたらした。
ケニア モンバサ ナイロビ鉄道 (モンバサ港－ ナイロビ) プロジェクト	モンバサ・ナイロビ鉄道は、東のモンバサ西駅から西のナイロビ南駅までを結ぶ鉄道で、2014年12月12日に着工し、2017年5月31日に開通した。中国規格、中国技術、中国設備製造、中国管理の東アフリカ幹線特別鉄道で、2018年世界優秀鉄道プロジェクトに選ばれた。モンバサ港は東アフリカ最大の港であり、ケニアの輸出入商品の主要な流通センターである。

² Lloyd's List One hundred Ports 2024 (<https://www.lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2024>) より。最終閲覧日：2025年5月5日。