

RCEP 下における東アジア物流に関する研究

Research on East Asia Logistics under RCEP

男 澤 智 治*

Tomoharu OZAWA

要 旨

本研究では、RCEP締結に伴い、東アジア物流にどのような変化が生じているか、についてまとめたものである。特に中国の関与が強く、「中欧班列」に続き、シンガポールとの戦略的な提携のなかで構築された「国際陸海貿易新通道」がある。これによって中国とASEAN諸国との新たな輸送ルートが構築され、陸と海の一帯一路が接続されたことになる。さらに、中国とラオス間の鉄道開通に伴い、中老・中越班列が拡大され、新たな物流拠点の整備や民間企業によるルート開拓、航路開拓も行われている。

キーワード：RCEP、中欧班列、国際陸海貿易新通道、ASEAN、欽州港

1 はじめに

2022年1月1日、日本を含め15か国が参加した地域的な包括的経済連携(RCEP)協定(以下、「RCEP」と略す)が発効された。これによって日本は初めて中国、韓国とFTAを締結することになった。人口・GDP・貿易額(輸出)で世界の3割を占める巨大経済圏が誕生したのである。今後、これら各国間で

*おざわともはる、九州国際大学現代ビジネス学部、ozawa@cb.kiu.ac.jp

数年かけて関税の撤廃が実施され、自由な貿易体制が組まれることになる。中国が提唱している「一帯一路」構想との連携も強化されるなか、東アジア物流がさらに大きく変化する可能性を秘めている。

本稿では、RCEP締結に伴って、東アジア物流にどのような変化が生じているのか、既存資料をもとに整理する。

2 RCEPとは

RCEPは、2012年11月、交渉立ち上げが宣言され、2020年11月、菅前首相が第4回RCEP首脳会議の機会に署名した。その後、2021年11月2日までに日本の他、ブルネイ、カンボジア、ラオス、シンガポール、タイ、ベトナム、オーストラリア、中国、ニュージーランドが批准書をASEAN事務局に寄託し、発効要件が充足した。そして、2022年1月1日、10か国で先行して発効した。韓国は22年2月1日、マレーシアは3月18日発効、残るインドネシア、フィリピン、ミャンマーも国内手続きを急いでいる。

RCEP協定では、東南アジア諸国連合（ASEAN）が個別に結んだ自由貿易協定（FTA）や世界貿易機関（WTO）が設けたルールよりも高いレベルの内容が規定された。RCEPは、ASEANが日中韓のほかインドや、オーストラリアとニュージーランドの連合体とそれぞれ結んだFTAを束ねる形で、広域の地域統合を目指したものである。

RCEP協定書は20章及び17の附属書において規定されている。主な内容は、「物品の貿易」「原産地規則」「税関手続及び貿易円滑化」「サービスの貿易」「投資」「知的財産」「電子商取引」である。

工業製品の対日関税率をみると、14か国全体で約92%の品目の関税撤廃が獲得され、中国及び韓国における無税品目の割合が上昇（中国：8%→86%、韓国：19%→92%）する。特に、化学工業製品、繊維・繊維製品等については、関税を即時又は段階的に撤廃、さらに自動車関連への段階的削減が注目さ

れる。農林水産品等では、中国等との間で我が国の輸出関心品目（中国：パックご飯、韓国：菓子など）について関税撤廃を獲得している。しかし、日本は重要5品目（米、麦、牛肉・豚肉、乳製品、甘味資源作物）を関税削減・撤廃から除外した。物品以外でのサービス分野においてタイ、ミャンマー、ラオスでは物流サービスに対し外資出資比率の上限70%や撤廃するなど、締約国の進出が予想される。

政府による「RCEP協定の経済効果分析」によれば、我が国の実質GDPは、RCEP協定がない場合に比べて約2.7%押し上げられ、2019年度の実質GDP水準で換算すると、約15兆円に相当すると推計している。

また、国連貿易開発会議（UNCTAD）の試算によると、RCEP域内での貿易額は約2.3兆米ドル（2019年）の価値があり、締結によってRCEP域内の貿易額は2%、約420億米ドル拡大すると予想している。このうち関税引き下げで競争上有利となる域内国が域外国から輸出需要を奪う効果を250億米ドル、関税引き下げによる貿易拡大効果を170億米ドルと見込んでいる。国別では、日本の恩恵が最も大きく、域内向け輸出は19年比で5.5%、金額で約200億米ドル増えるとしている。次いで効果が大きいのは、ニュージーランドの4.5%、ラオスの2.7%であり、中国や韓国も2%程度の増加が見込まれている。一方、インドネシアやベトナムなどは他の域内国に輸出需要を奪われてマイナスとなっている。

このように、RCEP発効に伴い、貿易活動が活発になり、域内貿易取引の拡大とともに域内物流量も増大することが予想される。

一方で、RCEPを遂行する上での課題として、我が国における貿易手続きの簡素化¹、知的財産や電子商取引といった幅広い分野のルールを整備することが求められる。

3 RCEP下における中国の動き

2011年、中国と欧州を結ぶ貨物鉄道「中欧班列」が重慶とドイツのデュイスブルグ間で運行を開始した。2011年は17便と少なかったが2017年以降急拡大し、2021年は15,000便、146万TEUのコンテナを輸送している。中国政府は西部地域の活性化、中欧班列とASEANとの接続を促すため、2015年11月に中国とシンガポールによる共同プロジェクト「関与建設中新（重慶）戦略性互連互通示範项目的枠架協議」を締結し、国際陸海貿易新通道（重慶－欽州港－シンガポール）を整備した。これは、シンガポール・蘇州工業パーク、シンガポール・天津エコシティに次ぐもので、中国とシンガポール間の3つ目の共同プロジェクトである。また、2021年12月、昆明からラオス・ビエンチャンまでの高速鉄道の開通も行っている。近年、中国はASEAN諸国と急接近しており、今回のRCEPによってさらに加速することが予想される。

3. 1 国際陸海貿易新通道

中国とシンガポール両国政府が開発した新たな陸海複合輸送ルートの正式名称は、「中国・シンガポール（重慶）戦略コネクティビティ・デモンストレーション・イニシアチブに基づく国際陸海貿易新通道（CCI-ILSTC）」である。中国の重慶市から南方へ、ベトナム国境近くの広西チワン族自治区の欽州港まで鉄道輸送し、そこから東南アジアへ海上輸送するものである。2017年4月、重慶市と欽州港を結ぶ鉄道貨物線のテスト運行が開始され、その後、同ルートの本格運用が始まっている。2021年の国際鉄道・海上輸送列車（重慶－北部湾）は6,000便を超え、2017年から2021年末日までの累計で14,000便を突破、コンテナ輸送量の累計は247,540TEUである。2022年1月現在、国際陸海貿易新通道は、重慶など内陸を中心に中国13省・47市・91駅まで発着駅を拡大、前年より30駅以上増え、全体で1日平均22便程度が運行されている。

重慶から東南アジアへ輸出する場合は従来、重慶から上海まで長江を河川輸

送り、貨物を積み替えた上で東南アジアへ海上輸送、または、重慶から深センまで鉄道輸送し、そこから海上輸送していた。新たな海陸輸送ルートの開発により、輸送日数は約1週間で、上海経由（河川輸送）の約3週間と深セン経由の2週間と比べると、大幅に短縮されたことになる。

また、シンガポール政府系の港湾管理会社PSAは、欽州港の一部ターミナルの運営にも関わっている。PSAは2015年9月、シンガポール最大手の船会社パシフィック・インターナショナル・ラインズ（PIL）と広西北部湾港集団とともに、同ターミナルを運営する合弁会社「北部湾・PSA国際コンテナターミナル（BPCT）」を設立した。ターミナルのコンテナ取扱量の増加は、シンガポールにとっての利益となるだけでなく、ターミナルからシンガポール港への船積みが増えれば、シンガポールの東南アジアの積み替えハブ港としての競争力強化も図ることができる。

このほか、シンガポールは重慶に対して、様々な投資活動を展開している。例えば、2017年11月24日、中国とシンガポールによる合弁事業である「中新互联互通（重慶）物流発展有限公司」（Sino Singapore Chongqing Connectivity Solutions：SSCCS）が設立された。同社は、2018年、重慶市を起点に4つの物流ルートの提供を始めた。上海、寧波、広州、欽州の4つの港を経由して世界へ、重慶から鉄道と海路の複合一貫輸送サービスを提供する。SSCCSによると、この4ルートの中で最も利用されているのが、欽州港を経由した国際陸海貿易新通道である。同時期に、SSCCSに出資するシンガポールの企業4社と中国企業3社による合弁会社「中新（重慶）多式联运物流発展有限公司」が設立された。また、重慶市の中心部において、シンガポールに本部を置く不動産デベロッパー大手「CapitaLand Limited」社が2019年9月6日からショッピングモールを開業するなど、流通・物流分野における中国とシンガポールの緊密な連携が図られている。

2020年8月、新通道を運営するプラットフォーム会社として「陸海新ルート運営有限公司」が設立され、重慶、新疆、寧夏に地域会社ができた。2022年4

月現在、陸海新ルート運営有限会社の傘下に5つの地域会社、専門会社が設立されている。この会社は、「13+1」省（区・市）政府が共同で構築、新ルート国家基本計画の実施と、陸海新ルートの建設・開発を調整する地域横断型統合運営プラットフォームである。2021年12月31日現在、国際鉄道海陸複合一貫輸送列車（重慶－北部湾）は、6大陸106カ国・地域の311港と結ばれている。協力パートナーは、外航船社23社、内航船社3社、物流・貿易会社200社を超える会社と連携している。主なサービスは、「五位一体」と称され、「物流サービス」「貿易サービス」「産業サービス」「データサービス」「金融サービス」がある。特に「物流サービス」は、鉄道・海上輸送、クロスボーダー列車（ハノイ、ホーチミン、ビエンチャンなどの鉄道駅に全線直通貨物列車を運行）、クロスボーダーシャトル（スピーディな輸送）、道路海運複合輸送があげられている。

福山（2021）はこのような動きの中で、「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（中略）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」と指摘している。

3. 2 欽州港と鉄道コンテナセンター駅の開発

欽州港は、2004年10月に設立された北部湾港欽州码头有限公司（旧钦州市港口（集团）有限责任公司）によって運営・管理され、現在は广西北部湾国际港务集团有限公司の下部組織となっている。欽州港のコンテナターミナル事業は、北部湾・PSA国際コンテナターミナル（BPCT）により運営されている。欽州码头会社が管理するのは、22バース（万トン級以上20バース）、そのうち、30万トン級の原油バース1個、10万トン級のコンテナバース6個、10万トン級の多目的バース4個などがある。コンテナ6バースの諸元は、岸壁延長1,533m、面積151.8ha、岸壁水深15.1m、ガントリー・クレーン20基、年間貨

物取扱能力が450万TEUである。及勒沟作業区と大欖坪第一作業区があり、前者にはバルク貨物鉄道のライン、後者には鉄道コンテナセンター駅がある。

現在、5万トン級1個と7万トン級2個の多目的バースが建設中であり、4個の自動化コンテナターミナルが改造・新設されている。その中で、大欖坪南作業区の7-8バースは10万トン級の自動化コンテナターミナル、9-10バースは20万トン級の自動化コンテナターミナルである。建設中のこれらのプロジェクトは2021年から2023年までに稼働する。自動化コンテナターミナルが完成すると、中国で最初の海上鉄道インターモーダル輸送用の自動化コンテナターミナルとなる。2021年現在、北部湾港には65のコンテナルート（外貿37、内貿28）が開通しており、そのうち58は欽州港（外貿32、内貿26）に接続されており、基本的なルートはカバーされている。2021年、欽州港の取扱量は、1億1,299万3,100トン（対前年比11.81%増）、そのうちコンテナは462.7万TEU（同17.13%増）となっている。2013年のコンテナ取扱量は60.1万TEUであったが、2021年には462.7万TEUとなりわずか8年間で7.7倍になっている。

国際陸海貿易新通道と接続するためには、鉄道コンテナセンター駅の整備が重要である。欽州港では、直背後に欽州鉄道コンテナセンター駅が整備された。欽州鉄道コンテナセンター駅は、中鉄集裝箱運輸株式会社傘下の中外合弁会社である中鉄聯合國際集裝箱有限公司に指導されており、この会社と聯合広西沿海鉄道株式会社、広西北部湾国際港務集団、中遠海運集裝箱有限公司、PSA中国陸港私営有限公司、広西欽州臨海工業投資有限公司の6社が共同設立した中外合弁会社である中鉄聯合國際集裝箱広西有限公司が、投資額9億元で2019年6月30日に正式に運営を開始した。まさに、国際陸海貿易新通道の関係者を取り込んで、広西北部湾地区に元からある“南向通道”を国際陸海貿易新通道へ転換することを推進している。欽州鉄道コンテナセンター駅の面積は80万㎡、欽州港東駅と隣接する2つのコンテナ作業場が設置されており、そのうちの第一作業場は、既に欽州港東駅の能力を拡大改造しており、2つの荷役専用線が敷設され、リーチスタッカーを使用して作業し、同時にLCL貨

物のバンニング、デバンニング、コンテナの保管、修繕等の機能エリアで、主に国内向け貨物及び公鉄連運（トラックと鉄道の連携輸送）貨物が発着する。第二作業場は、直接欽州港の自動化ターミナル7、8号ふ頭と連携しており、4つの荷役専用線が敷設され、国内最先端の遠隔操作機能を併せもち、主に海鉄連運及び輸出入貨物を扱っている。全ヤードのインテリジェント化レベルは、国内トップレベルに達しており、国際陸海貿易新通道の海鉄連運の鉄道と海運の“ラストワンマイル”問題を真に解決し、鉄道から貨物船までのシームレスな連携を実現している。また、同駅では、中鉄聯合国際集装箱有限公司の専門組織が開発したヤード駅作業の情報及び総合業務システムを採用している。具体的には、コンテナの状態や動態の追跡自動化、コンテナ取扱自動化、安全リスク制御自動化、コンテナトラックの出入口自動化などである。特に、港湾作業区にある4ラインの850mの積み降ろし作業通路は、それぞれ6台の無人遠隔操作の完全自動化レールクレーンを装備しており、同時に空中軌道システムによってターミナル7、8号に接続された完全自動化バースの設計を試みている。いずれにしても同駅では、「ハブ機能」「ノード機能」「プラットフォーム機能」の強化をしており、特に「プラットフォーム機能」では、ASEANの企業誘致や税関の迅速通関のモデル構築、背後地で付加価値のあるロジスティクスゾーンの整備を行うとしている。

国際陸海貿易新通道の開発によって、欽州港は上海港や深セン港に代わる中国とASEAN間の一大拠点になりつつある。

3. 3 中老鐵路・中越鐵路の進展

2021年12月3日、ラオスの首都ビエンチャンから中国国境に近いボーテンまで縦断し、国境を超えて中国雲南省の省都・昆明まで最高時速160kmで結ぶ高速鉄道が開通した。2016年着工したラオス国内の総事業費は約60億米ドル、中国が全面支援し、7割は中国政府や中国企業が負担、残る3割を負担するラオス政府分も大半が中国側の融資で賄われる。「陸の孤島」からの脱却を目指

すラオスと、巨大経済圏構想「一帯一路」の東南アジア展開を担う中国の思惑が一致した。

中老鉄路のうちラオス地区間の運営は、両国が合弁で設立した「ラオス中国鉄道」が担当する。総延長は、両国国境間を含め1,035kmに及び、人口約720万人のラオスと人口約4,700万人の雲南省を結ぶことになる。国境通関も含めて輸送時間は約10時間であり、従来の陸送（3日間）、中国沿岸港とベトナム港などを経由した海上輸送（10日以上）、メコン川の小型貨物船を利用した内陸水運（不安定）と比べると大幅な時間短縮となった。日本海事新聞の記事（2022.1.20付）によれば、「1月5日の中国の新華社の報道によると、開業1か月間の鉄道利用貨物は17万トン、うち国境を超えた貨物が5万トンで、貿易額は円換算で91億円を超えると伝えている。1か月で380本の貨物列車が運行された。輸送貨物は開通当初のゴムや化学肥料、雑貨に加えて現在では電子、太陽光発電、通信関連製品や車、野菜、生花なども利用がある」としている。中老班列は2021年12月以降、成都（四川省）、重慶、南京（江蘇省）、広州・深セン（広東省）、青島（山東省）、金華・義烏（浙江省）、石家庄（河北省）、懷化（湖南省）、王溪（雲南省）などで運行された。重慶のプラットフォーム会社は、ラオス路線を「中老（泰）班列」として、ラオスに加えてタイ向け輸送も合わせてサービス化し、2021年12月から運行を常態化、スペースを販売している。この貨物鉄道の開通により、ラオス国境に近いタイ東北部ノンカイ県のナタ駅周辺では、2026年までに約43万㎡に及ぶ物流拠点の完成を目指している。PPP（官民連携）形式を採用し、敷地内にはコンテナヤードや貨物の積み替え施設、倉庫などを設ける。完成後は、トラックや鉄道でナタ駅に運ばれた貨物を鉄道に積み替え、境界となるメコン川をわたってラオスに運び込む。その後、貨物はラオスと中国を結ぶ中老班列に載せて中国に運ぶ計画である。タイ政府は同国産の果物や天然ゴムなどの輸出増を狙っている。タイ国鉄は同時にタイーラオス間の貨物列車の運行本数を現在（2022年3月）の1日2往復から段階的に増やし、26年には24往復にする方針である。また、ラオス側でも物流拠点の

整備が進んでいる。2021年12月、ラオス政府とラオスの石油販売会社ペトロ・トレーディング・ラオ子会社が7億2,700万米ドルを投じて「ビエンチャン・ロジスティクス・パーク」を正式開業した。約382万㎡の広大な敷地内には内陸港「タナレーン・ドライポート」などの物流インフラを整えるほか、22年内に輸出加工区やオフィス、商業地区などが整備される見通しである。

上記、中老鉄道に加えて中越鉄道も進展している。欽州と同じ広西チワン族自治区の南寧から凭祥（同区）国境を抜けてハノイ近郊で陸路に繋がる中越班列は、17年秋に初便が運行され、18年59便、19年111便、20年160便超で、21年に346便となった。中国各地からの列車が南寧接続でベトナムに向かっており、路線が拡大、2021年末以降は、定州（河北省）、襄陽（湖北省）、西寧（青海省）でも中越班列が運行されている。

このように、中国政府は「中欧班列」を軸としながら、中老・中越へと輸送網の構築を急いでいる。一方、高速鉄道を巡る課題として、中国は将来、タイやマレーシアを通してシンガポールまでの約3,000kmに区間を伸ばす計画であるが、ラオスとタイを結ぶ区間の完成は従来よりずれ込む見通しで、計画は思うように進んでいない。JETRO ビエンチャン事務所の山田健一郎氏は「鉄道会社と2週間以上前に輸送品目を指定してチャーター契約をする必要があり、前払いが必要だ。小口輸送にも対応できていない」と指摘する（日経：2022年3月30日記事）。

4 港湾開発の状況

表1と表2は、東アジアの港湾開発状況について、“World Watching”（『港湾』）と『国際輸送ハンドブック』から整理したものである。

11か国の状況が示されているが、傾向をみると「現時点でコンテナターミナルを拡張した」、「数年以内に拡張する」、「荷役の自動化を導入する」といった内容である。RCEPを見越しての動きかどうかはわからないが、各国とも

コンテナ貨物の需要は今後とも増加するとみて大規模な計画が進行中である。特に、国際陸海貿易新通道の海上拠点となるシンガポール港は、2017年末、Pasir Panjang Terminal (PPT) の第5ターミナルの工事が完了し、既存ターミナルと合わせた年間処理能力は5,000万TEUとなった。さらに、PSAは革新的なターミナルに挑戦しており、年間処理能力6,500万TEUという国際海運拠点の中心を目指している。

表1 東アジア諸国の港湾開発状況（1）

国名	港湾名	開発内容
シンガポール	シンガポール	トゥアス港第1期が2021年11月30日に完成（2バース）。29haの新埋め立て地を含む414haに、2040年までに21バース、年間コンテナ処理能力6,500万TEUの世界最大の完全自動化コンテナターミナルを完成させる計画で、2015年から同国西部沿岸を埋め立て、建設工事に着手している。
マレーシア	タンジュンペラバス	2030年までに年間処理能力を1,250万TEUから3,000万TEUに拡大する計画。
	クラン	西港においてはコンテナターミナルの延伸が計画されており、2020年以降順次供用し、合計9ターミナルの供用により約1,500万TEUの増加が見込まれている。さらに、西港の南方のキャリー島においても計画があり、これらすべて整備されると、取扱能力は約6,000万TEUとなる。
タイ	レムチャバン	CPC Joint Venture（タイ・中国企業のコンソーシアム）は第3期を4年かけて開発し、2025年頃の供用開始を予定。第3期の完成後、コンテナ処理能力は1,100万TEUから1,800万TEUになる。
インドネシア	ジャカルタ	タンジュンプリオク港の沖合を埋め立て、新ターミナルを整備。長期的にはコンテナ6バースのほか、3つの燃料バースを整備。年間処理能力を400万TEUから1,050万TEUへ拡大する。
	パティンバン	タンジュンプリオク港を補完する新港としてパティンバン港建設を計画。円借款事業として、自動車ターミナル、コンテナターミナル（岸壁延長2,130m、水深-12~14m）及び防波堤、航路、アクセス道路等が整備される。2021年11月までに初期段階が整備された。
台湾	高雄	第7コンテナターミナルが2023年全面稼働する見通し。東アジア地域における高雄港の中継拠点機能の強化。

（出所）オーシャンコマース（2021）『2022年版 国際輸送ハンドブック』、奥田隆（2019）「東アジアのロジスティクスハブを目指すクラン港」『港湾』96（6）、pp.34-35。
 坂井啓一（2022）「レムチャバン港における輸送システムの進化」『港湾』99（2）、pp.40-41。
 池田哲郎（2022）「パティンバン港開発 インドネシアの輸出促進を支える新港開発」『港湾』99（6）、pp.40-41。

表2 東アジア諸国の港湾開発状況（2）

国名	港湾名	開発内容
ミャンマー	ヤンゴン港ティラワ	ヤンゴン港は河川港であり、船舶の出入港に支障あり。そこで、下流にティラワ多目的コンテナターミナルが整備され、2018年12月、フェーズⅠの工事が完了した。
ベトナム	ラックフェン	ラックフェン地区に国際大水深港を建設する。ベトナム政府の計画では、2030年までにコンテナ用16バース、一般雑貨用7バース整備、年間取扱量115～125百万トンを目指す。
	リエンチュウ	リエンチュウはダナン湾の西側に位置し、コンテナ船の大型化に対応して、8,000TEU積みを対象に水深14mで計画されている。第一フェーズ、第二フェーズで合計4バースを整備、175万TEU程度を取り扱う。
カンボジア	シハヌークビル	シハヌークビル港湾公社の長期計画では、新コンテナターミナルは需要に応じて3つのフェーズで整備されることになっており、フェーズⅠでは水深14.5m、延長350mのコンテナターミナルが設計されている。2023年にはコンテナ取扱量が115万TEUを超えると見込んでいる。その他、民間による港湾開発やプノンペンとの高速道路も建設中である。
フィリピン	マニラ	2021年1月、マニラ港コンテナターミナルの新たな岸壁の拡張部分が供用開始。600mの連続バースとなり、8,000TEU以上の船舶が着岸可能となった。
中国	広州・南沙地区	2019年2月、政府による「広東・香港・マカオ大湾区発展計画」の推進発表。2022年までに世界的ベイエリアの基礎形成、2035年までに世界的ベイエリアの完成を掲げている。
韓国	仁川	仁川新港は経済自由地域に含まれ、最終的には約2,000haに及ぶ大規模な開発を推進中。特に仁川国際空港と連携し、ロジスティクス・パークの開発を行っている。
	麗水・光陽	複数港湾の一体運営を実施。2020年11月に発表した海洋水産部の戦略方針では、光陽地区3-2段階において、2026年までに荷役機械の自動化を構築すると発表。

- (出所) 石見和久 (2019) 「ミャンマーの玄関口 ティラワ多目的ターミナル」『港湾』96 (2), pp.38-39.
 濱原誠 (2019) 「ベトナム・ラックフェン国際港の開発現場から」『港湾』96 (12), pp.46-47.
 鈴木純夫 (2021) 「リエンチュウ新港の開発 ベトナム中部ダナンの中核港湾」『港湾』98 (9), pp.40-41.
 廣瀬敦司 (2020) 「我が国支援と共に成長するシハヌークビル港」『港湾』97 (11), pp.36-37.
 工藤寛之 (2021) 「コロナ禍のマニラ港の現状とわが国 ODA の取り組み」『港湾』98 (10), pp.34-35.
 竹村淳一 (2019) 「『一带一路』の中核 大湾区開発計画と広州港南沙港区」『港湾』96 (9), pp.42-43.
 井上聰史 (2020) 「進む仁川新港の開発と経営戦略」『港湾』97 (1), pp.38-39.
 永井一幸 (2021) 「麗水・光陽港 韓国における複数港湾の一体運営」『港湾』98 (5), pp.26-27.

5 企業の動き

5.1 NX（日本通運）

2022年4月1日、NIPPON EXPRESSホールディング傘下の中国現地法人、NX国際物流（中国）は、中国－ラオスの国際貨物列車「中老班列」とトラック輸送を接続するASEAN向けのレール&トラックの複合輸送サービスを開始した。

NX中国の新サービスは昆明路線を利用し、ビエンチャンからクロスボーダートラックでタイ・ノンカイ国境を超えてタイに入る。トライアルを実施した昆明－タイ・アユタヤ間の輸送日数は5日で、従来のクロスボーダートラックのみの輸送と比較して0.5日短縮、鉄道輸送を利用するためCO2削減に寄与できると評価している。

NXホールディング東アジアリージョンは、他社に先駆けて国際貨物列車の利用を進めてきた。中欧班列と中老・中越班列もサービス化しており、多様な顧客ニーズに対応している。

5.2 SITC（中国系船社）

中国の一带一路やRCEPの動きを捉えた企業として中国船社のSITCがある。この会社は、1991年、山東省国際貨運代理公司として創立、1992年、中国－日本間のフルコンテナ・サービスを開始、1994年、中国－韓国へ拡大、1995年、日本法人である海豊国際航運日本(株) (SITC Japan) を設立している。その後、2004年には東南アジア域内フルコンテナ・サービスを開始、2007年、本社を上海に移転している。

2021年12月末日現在、94隻の船舶を運航し、16の国・地域、75の主要港、74の航路にサービスを提供している。2022年4月30日現在、コンテナ輸送サービスは、中国本土19港・週181回寄港、日本国内14港・週103回寄港、韓国に6港・週27回寄港、ASEAN諸国に27港・週117回寄港、台湾に4港・週16

回寄港、香港に週11回寄港、さらにバングラデシュ、ミャンマーにも寄港している。

SITCは、RCEPの発効に伴い国際陸海貿易新通道の通過点である欽州港を中心とした北部湾港が大きくなると考え、2010年8月、北部湾にて日本航路の初航海をしている。2011年2月、SITC南寧を設立、2017年から新通道の正式開通に合わせ海上鉄道輸送事業を本格化させている。2019年には中国鉄道コンテナ本部と鉄道コンテナ進水プロジェクトを締結し、海上と鉄道を連結させた輸送網を構築している。具体的には、日本や東南アジア諸国から中国港湾を經由し、ロシア、モンゴル、中央アジアへの輸送、さらには中国－ラオス鉄道と連携した輸送を提供している。

5. 3 韓国企業の動き

韓国政府は、2017年に朝鮮半島とTCR（Trans China Railway）とTSR（Trans Siberian Railway）との連結や利用促進などを盛り込んだ「ナインブリッジ戦略」を発表している。韓国鉄道公社資料によれば、韓国企業によるユーラシア横断鉄道の貨物輸送量は、2020年に16,156TEU、2030年に81,325TEU、2040年に294,659TEUを予想しており、2040年と2020年対比で約18倍になるとしている。

主な企業の利用実績をみると、SAMSUNG電子は2016年にロシア鉄道庁とMOUを締結し、自社の完成品や部品などの輸送を従来の海上輸送からTSRに転換している。

CJスピデックス（CJ大韓通運の中国子会社）は、2018年よりTCRとTSRを活用した欧州－中国間の輸送サービスを開始している。2020年10月、中国の製紙企業向けのパルプ貨物の輸送実験を実施している（フィンランド－中国）。

現代グロービス（完成車、電子・化学製品、物流事業者）は、中国の長久集団と2021年3月より鉄道輸送のブランドECT（Euro China Train）を立ち上げ、中国－欧州間の輸送サービスを提供している。

6 まとめ

本研究では、2022年1月1日に発効されたRCEPが東アジア物流にどのような影響を与えたかをみてきた。

2013年、習近平国家主席が提唱した「一帯一路」政策によって、中国内陸部から欧州への鉄道輸送が大きなインパクトを与え、2021年実績では、15,000便、146万TEUとなった。さらに、2015年11月、中国政府は重慶市を拠点にシンガポールと戦略的な提携を行い、これを契機として国際陸海貿易新通道（重慶－欽州港－シンガポール）が整備された。中国側から見ると、陸のシルクロード（一帯）と海のシルクロード（一路）が接続されたことになる。なかでもASEAN諸国から中央アジアや欧州に向かう輸送ルートを選択肢が増えたことになる。2021年、重慶－北部湾間の国際鉄道・海上輸送列車は6,000便を超えている。さらに、中老班列、中越班列も拡大され、新たな輸送網が構築されている。

また、東アジア諸国のコンテナ港湾は大規模な拡張、自動化ターミナルの整備が注目される。国際陸海貿易新通道の核となるシンガポール港は6,500万TEUを扱う国際海運拠点を目指している。

一方、JETROの調査（2021年度 日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査：2022年2月）にもあるように、日本の製造業は今後も海外進出に意欲的であり、中国一辺倒の流れから、ASEAN諸国を指向している。RCEPの発効はこれらを後押しするものであり、従来の東アジア物流ルートに加え、国際陸海貿易新通道といったASEANから中国・欧州へと繋がる新たなルートも構築されており、ますます域内物流と域外物流が重層的に行われるものと考えられる。このルート上では、欽州港や欽州コンテナセンター駅が中継基地となることを示した。さらに、日韓発貨物とASEAN発貨物を重慶や成都に集約し、欧州に輸送することも可能となる。ここに、日中韓のフォワーダーや船社はビジネスチャンスをもたらすことになる。

しかし、円滑な物流を実行するためには日中韓+ASEANの相互協力体制が欠かせない。また、昨今のロシアによるウクライナ侵攻によって国際間輸送におけるカントリーリスクが伴うことも忘れてはならない。

なお、本論文は、2022年6月15日に開催された「第2回JMC海事振興セミナー」（日本海事センター主催）での講演資料をもとに作成した。

【注】

1 RCEP協定第4章11条2項では、貨物の到着後48時間以内に引き渡しを許可すべきとしているが、これに対して、我が国では船降ろしからCY搬入後申告し、許可を受けて引き渡されるまでに合計77.8時間（3.2日）を要しており、協定が定める48時間以内の要請に対応できていない。

詳細は、平田義章「貿易手続きとインフラ構造改革（71）」『日本海事新聞』、2021年5月13日、4面を参照願いたい。

【参考文献】

池田哲郎（2022）「パティンバン港開発 インドネシアの輸出促進を支える新港開発」『港湾』99（6）、pp.40-41.

石見和久（2019）「ミャンマーの玄関口 ティラワ多目的ターミナル」『港湾』96（2）、pp.38-39.

井上聰史（2020）「進む仁川新港の開発と経営戦略」『港湾』97（1）、pp.38-39.

魏鐘振「韓国の国際物流への取組みと課題」（第2回JMC海事振興セミナー：2022年6月15日講演資料）.

オーシャンコマース（2020）『2021年版 国際輸送ハンドブック』.

オーシャンコマース（2021）『2022年版 国際輸送ハンドブック』.

奥田隆（2019）「東アジアのロジスティクスハブを目指すクラン港」『港湾』96（6）、pp.34-35.

外務省・財務省・農林水産省・経済産業省「地域的な包括的経済連携（RCEP）協定」、<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100284650.pdf>（閲覧日：2022年7月2日）.

外務省・財務省・農林水産省・経済産業省「RCEP協定の経済効果分析」、<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100162437.pdf>（閲覧日：2022年2月3日）.

外務省・財務省・農林水産省・経済産業省「地域的な包括的経済連携（RCEP）協定に関するファクトシート」、<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100115475.pdf>（閲覧日：2022年2月8日）.

外務省「第四章 税関手続及び貿易円滑化」、<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100129045>.

- pdf (閲覧日: 2022年2月8日).
- 岸本まりみ「タイラオス貨物網計画」『日本経済新聞』, 2022年3月30日, 朝刊, 12面.
- 工藤寛之 (2021) 「コロナ禍のマニラ港の現状とわが国ODAの取り組み」『港湾』98 (10), pp.34-35.
- 坂井啓一 (2022) 「レムチャバン港における輸送システムの進化」『港湾』99 (2), pp.40-41.
- 坂本信博「一带一路 東南アジアと連結」『西日本新聞』, 2021年12月4日, 朝刊, 3面.
- 篠田邦彦「最大級経済圏実現へ始動」『西日本新聞』, 2022年1月16日, 朝刊, 7面.
- 周瑾 (2020) 「欽州鉄路集装箱办理站国際陸海貿易新通道作用深討」『鉄道貨运』38 (4), pp.25-28.
- 鈴木純夫 (2121) 「リエントウ新港の開発 ベトナム中部ダナンの中核港湾」『港湾』98 (9), pp.40-41.
- 高木正雄「中老鉄路が変える インドシナ物流(上)」『日本海事新聞』, 2022年1月20日, 3面.
- 竹村淳一 (2019) 「「一带一路」の中核 大湾区開発計画と広州港南沙港区」『港湾』96 (9), pp.42-43.
- 程天敏 (2021) 「中国の西部地域における国際陸海貿易新ルートの整備と展望 - 重慶市を中心に -」『中央大学経済研究所年報』53 (1), pp.417-438.
- 永井一幸 (2021) 「麗水・光陽港 韓国における複数港湾の一体運営」『港湾』98 (5), pp.26-27.
- 日本貿易振興機構海外調査部中国北アジア課 (2019) 『欧州、そして東南アジアへ、広まる物流ルートの選択肢(中国) - 「国際陸海貿易新通道」「中欧班列」の活用可能性 -』, pp.1-25.
- 日本貿易振興機構海外調査部 (2022) 「2021年度ジェトロ海外ビジネス調査 日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」, https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/12f5036312ce9e76/20210064rev1.pdf (閲覧日: 2022年8月31日).
- 濱原誠 (2019) 「ベトナム・ラックフェン国際港の開発現場から」『港湾』96 (12), pp.46-47.
- 平田義章「貿易手続きとインフラ構造改革(71)」『日本海事新聞』, 2021年5月13日, 4面.
- 廣瀬敦司 (2020) 「我が国支援と共に成長するシハヌークビル港」『港湾』97 (11), pp.36-37.
- 福山秀夫「西部陸海新通道」構築 地域物流に大きな変革」『日本海事新聞』, 2021年5月27日, 5面.
- 北部湾港「欽州港」, <https://www.bbwwport.cn/a/chanpinzhanshi/chanpinfenlei/yi/> (閲覧日: 2022年6月4日).
- 呂開献「一带一路の新しいルートとその可能性」(中国物流研究会: 2022年4月21日講演資料), 「東アジア物流の課題へのSITCグループの取組み - RCEPのSITCの発展に対する機会と挑戦」(第2回JMC海事振興セミナー: 2022年6月15日講演資料).
- 「巨大経済圏 輸出5%増へ」『日本経済新聞』, 2021年12月30日, 朝刊, 3面.

Daily Cargo 電子版「中国－欧州鉄道「中欧班列」〈21年〉1.5万便・146万TEUで過去最高」, 2022年1月11日.

Daily Cargo 電子版「中国－アセアン貨物鉄道〈21年〉西部陸海6000便, 「中越」「中老」続々開通」, 2022年1月26日.

Daily Cargo 電子版「NX中国 中国－ラオス鉄道サービス開始 トラック接続でアセアンに」, 2022年4月13日.

UNCTAD 「A NEW CENTRE OF GRAVITY – The Regional Comprehensive Economic Partnership and its trade effects」, https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d5_en_0.pdf (閲覧日: 2022年2月3日).