

北の釧路、南のシンガポール

北東アジアと欧米との国際ハブ港湾 釧路の実現に向けて

～一带一路から展望する～

主催：釧路日中友好協会

(公財) 日本海事センター客員研究員
(一社) 一带一路日本研究センター
シニアフェロー
中国物流研究会幹事

福山秀夫

2025年11月10日（月）



報告内容

1. 自己紹介

2. コンテナリゼーションと一带一路

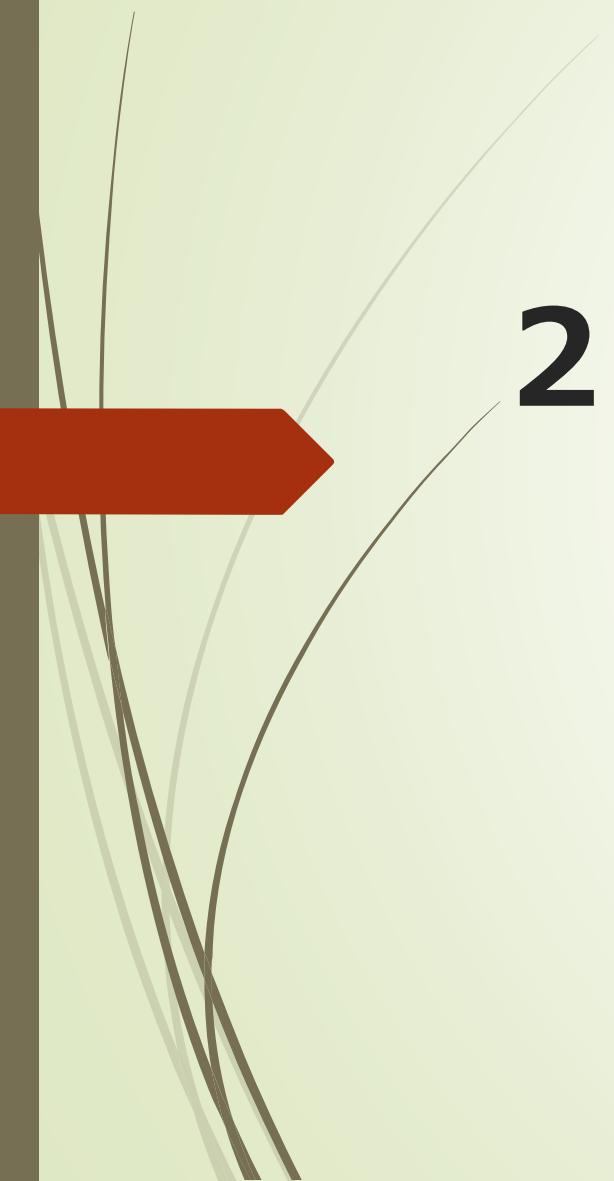
3. 東アジアの物流を変える一带一路

4. 世界の定期航路とシンガポール港

5. 釧路を一带一路から展望する

1. 自己紹介

- * 2020年8月 日本郵船退職、同年9月 (公財) 日本海事センター客員研究員
- 2024年 (一社) 一帯一路日本研究センターシニアフェロー、(任意団体) 中国物流研究会幹事
- * 日本港湾経済学会、日本海運経済学会、日本物流学会、日本貿易学会、国際アジア共同体学会の会員
- * 2004～2008年日本郵船北京事務所代表を務め、2005年から中国物流研究会加入し中国物流を本格的に研究
- * 2024年10月 海運経済学会国際交流賞受賞：「**ポストコロナとウクライナ戦後の東アジア国際物流ネットワークの進展－国際複合一貫輸送の視点から－**」(海運経済研究第57号：2023年)
- * 『東アジアの港湾と貿易』(日本港湾経済学会叢書) (成山堂書店) 2024年2月18日発行
第3章「中国のコンテナ港湾戦略と主要港の概要」、第4章「中欧班列と中国の港湾」
- * CISTEC Journal 2025.7 No.218 「**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**」。(安全保障貿易情報センター)
- * 東海日中貿易センター会報誌7～12月号連載。11月号まで発行。
7月号「**第1回一帯一路とは何か**」、8月号「**第2回一帯一路と日中韓ロジスティクスの関係とその展望**」、
9月号「**第3回一帯一路と東アジアのグローバル・サプライチェーンの発展～コロナ禍から2つの運河リスクまでの5年間の総括と展望～**」、10月号「**第4回中欧班列を軸に発展する東アジアの国際物流ネットワーク**」、
11月号「**第5回ユーラシア協調安全保障体制をどう構築するか～一帯一路と国際物流からのアプローチ～**」



2. コンテナリゼーションと 一帯一路(Belt & Road)

コンテナは世界を変えた

コンテナ輸送はアメリカ生まれ！



1) (1956年) マルコム・マクリーンが世界最初のコンテナ船を就航させた。

「マクリーンは自らのコンテナ船運航会社を海陸一貫輸送を象徴するシーランドと命名し、1966年には北大西洋航路に進出、追うようにして欧州や日本の船会社も定期航路にコンテナ船を相次いで就航させ、1970年代には世界の主要航路のコンテナ化が完了した。わずか10年程度でこれほど急速な輸送形態の変化が起こったのは、海運市場でも他に例がない。陸上輸送業者のユニークな視点が世界の物流を一変させてしまったのである。」

2) 「コンテナリゼーションが、グローバル・サプライチェーンを大幅に再編し、物流における大幅規制緩和の諸因となり、**北大西洋が中心だった世界貿易に東アジアを組み込むことになる**とは、誰一人として想像していなかったのである。」

3) 「多くの大手海運会社は、最後はマクリーン自身の会社も含め、破綻の憂き目にあう。コンテナ・ビジネスがどう発展するか、見誤ったことが原因だった。それに海運業界の誰一人として、アメリカの海運業がアジアやヨーロッパの企業に支配される日が来ると予想していなかったことは確実である。政府による保護と規制を受けて発展し、アメリカ人船員とアメリカ籍船を使っていた純アメリカ製の海運会社は、急激に変化する世界で生き残ることができなかった。」

(「コンテナ物語 THE BOX」(日経BP) より)

コンテナリゼーションと複合一貫輸送の登場

1) 1960年代以前

物流の3タイプ

海運

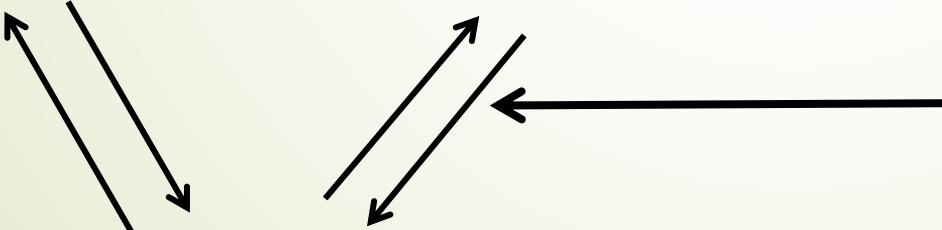
陸運

空運

1960年代以前は別々の輸送・・・貨物の態様複雑

2) 1960年代以降

海運 → 陸運



空運

コンテナの登場：貨物の態様1種類

(1956年) マルコム・マクリーン最初のコンテナ船輸送

(1963年) ISO規格に規格統一

(1968年) 日本郵船箱根丸建造(752TEU積み)

80年代以降国際複合一貫輸送がコンテナ輸送の常識となる

本日のキーワード

国際複合一貫輸送(Intermodal)

ある輸送単位の物品を組み替えることなく、鉄道車両、トラック、船舶、航空機などの異なった輸送機関を複数組み合わせて運ぶ輸送形態のことである。 (出典: フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』)

ランドブリッジ輸送 (Land Bridge)

大陸が海と海を跨いでつなぐ輸送。アメリカ大陸を跨ぐアメリカランドブリッジ (ALB)やユーラシア大陸を跨ぐシベリアランドブリッジ (SLB)やチャイナランドブリッジ (CLB)、その発展型としての中欧班列が知られている。

国際供給ネットワーク (Global Supply Chain)

Global Supply Chain: 「国境を越えて形成されているサプライチェーン」 (苦瀬博仁編著『サプライチェーン・マネジメント概論 基礎から学ぶSCMと経営戦略』 (白桃書房) 「第13章グローバル・サプライチェーンのシームレス化」 219ページ)

国際物流 (Global Logistics)

Global Logistics: Global Supply Chainを支える物流ネットワーク (ノード・リンク・モード) 等の物流

一帯一路構想の概要（2013年当時）

①一帯：シルクロード経済ベルト（2013年9月）カザフスタンで提唱

一路：21世紀海上シルクロード（2013年10月）インドネシアで提唱

②「一帯一路」構想

「経済政策」「インフラ整備」「投資・貿易」「金融」「人的交流」の5分野で「対外経済関係を拡大」し「国内の地域振興、経済活性化」を図る国家戦略

③構想に含まれる国

65か国：中国、東南アジア11か国、南アジア7か国、中央アジア26か国、中欧・東欧20国：
人口約44億人（世界の63%）、経済規模約23兆ドル（世界の約29%）

④考え方の枠組み：共同発展・共同繁栄、東アジア・欧州の2大経済圏をつなぐ、陸上・海上の大通路建設、沿線各国の解放・協力ビジョン建設

（「アジア経済研究所・上海社会科学院共編『「一帯一路」構想』」より要約）

シルクロード経済ベルトとは？

習主席は、中央アジア各国との連携を強化するため、新たな協力モデルとして『シルクロード経済ベルト』を共同建設し、点から面へ、線から平面へ拡大し、次第に広範な地域協力に広げることを提案した。各国は「経済ベルト」建設によって中国の強力な資金、技術、経験面での支援を獲得できるだけでなく、「経済ベルト」の延伸によって、中央アジア各国の貨物を太平洋への出口の港まで運び、アジア太平洋経済における発展のチャンスを分かち合うことができるとしている。

（「人民中国インターネット版「活気づく現代版シルクロード 習主席が新構想打ち出す」より（2013年）」

中欧班列の基本5ルート



ネット情報を基に報告者作成

陸のシルクロード(一帯)



2024年の中欧班列(鄭州)の最初の自動車部品列車(1月19日X8003は中鉄鄭州局集團有限公司の莆田駅を出発。自動車のエンジン部品、板金シェル、タイヤ、シートアクセサリー等を積載、ミュンヘンへ向かう)

大陸橋物流聯盟平台(2024年1月22日「中欧班列(郑州)开行2024年首趟汽车配件班列」)より



海のシルクロード コンテナ船

世界最大船型：約24,000TEU、約24万総トン、長さ約400m、幅約60m

コンテナリゼーション・ 国際複合一貫輸送と一带一路概略史

- 1956年 マルコム・マクリーン最初のコンテナ船輸送：コンテナリゼーション始まる
- 1971年 シベリア・ランドブリッジ (SLB)始まる
- 1984年 北米大陸鉄道コンテナ輸送本格化 (APL (*1) がDST (*2)開始以降北米全土に拡大)
- 1991年 ソ連崩壊、SLB崩壊 (*1)APL : American President Line (*2)DST:Double Stack Train
- 1992年 ユーラシア・ランドブリッジの誕生 (中国によるランドブリッジ輸送。日本ではCLBと呼ばれる)
- 2011年 中欧班列の誕生 (ユーラシア・ランドブリッジの新展開始まる)
- 2013年 **一带一路構想の発表・中欧班列の成長始まる (ユーラシア・ランドブリッジの新展開が「一带一路」につながる)**
- 2016年 ユーラシア・ランドブリッジに「**中欧班列**」のブランド名称が与えられる
- 2020年 **コロナ禍による海上コンテナ輸送の混乱始まる。SLB・中欧班列が急成長**
- 2022年 1月RCEP発効、**2月ロシアのウクライナ侵略**、ロシア鉄道経済制裁、SLBリスク増大、
中欧班列貨物過去最高を記録 ——> **中欧班列のカスピ海ルートの需要が高まり渋滞発生**
- 2023年 海上コンテナ輸送正常化へ。サプライチェーン再構築：強靭化・最適化の機運高まる (コロナ禍状況への反省)
- 2023年 11月フーシ派のイスラエル関係船舶への攻撃：船舶のスエズ運河回避、喜望峰周り始まる
- 2023年 12月喜望峰回り本格化。海上輸送運賃高騰。更なるサプライチェーン再構築の必要性高まる (地政学的対応)
- 2025年 喜望峰周り常態化

一帯一路前史

(1) 陸のシルクロード前史

中国鉄道コンテナ輸送の発展

(2013年以前)

鉄道部の経済発展戦略

2001年WTO加盟・・・市場経済化が最大の課題

中国の経済発展戦略＝海運・港湾・鉄道の発展戦略

①鉄道輸送の現代化 (2003~)

- a) コンテナ化:海鉄連運(SEA&RAIL輸送)
- b) 定時性確保、ドア・ツー・ドアサービスの確保、輸送品質向上

②ユーラシア・ランドブリッジの促進

- a) 1992年12月1日50TEUのコンテナ列車がロッテルダムへ向かって連雲港を出発
- b) '01年3月「第十次五か年計画」において、朱鎔基首相：西部大開発におけるユーラシア・ランドブリッジ推進を発表

* 現代化：WTO加盟による市場経済への適応が課題となり、それを現代化と呼んだ

鉄道の現代化の推進

1) 組織改革

- ①コンテナ輸送専用会社・国際複合輸送会社設立（2003年）
- ②外資の導入（中鉄聯合国際集装箱設立（2007年））
- ③鉄道部の解体、交通運輸部への統合（2013年）

2) 「運行の定時性の確保」、「ドア・ツー・ドアサービス」の確立の課題及び、高速性・安全性の確保の課題

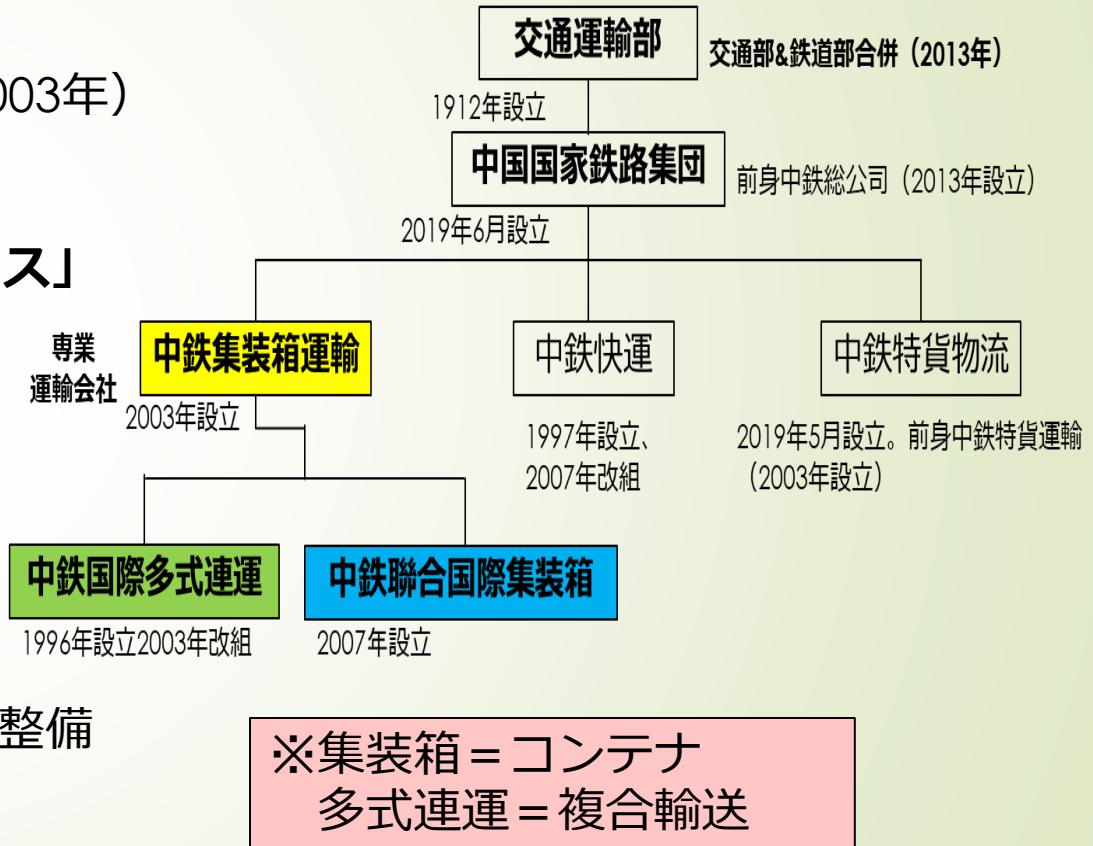
●鉄道コンテナ輸送の確立

a)鉄道コンテナ輸送を実現するためのインフラ整備

- ・線路建設、客貨分線

b)鉄道プラットフォームの整備

- ・2003年1,812のコンテナ取扱駅→670駅
- ・**18か所鉄道コンテナセンター駅の整備(2006年～)**
- ・48か所コンテナ専用駅、100か所のコンテナ取扱駅整備
- ・コンテナセンター駅管理専用会社の設立



中国鉄道コンテナ輸送の発展

③3大海鉄連運ルート（港湾起点のランドブリッジ輸送）

- a) 連雲港港 – 阿拉山口ルート（カザフスタン国境駅）
- b) 天津港 – 二連浩特ルート（モンゴル国境駅）
- c) 大連港 – 滿州里ルート（ロシア国境駅）
 - ・3ルートともシベリア鉄道を使う
 - ・積替え：中国（標準軌1,435mm、旧ソ連側広軌：1,520mm、欧州標準軌1,435mm）
 - ・1991年ソ連崩壊：SLB崩壊、1992ユーラシア・ランドブリッジ開始。日本では、CLBと呼ばれた

④鉄道コンテナセンター駅の建設と発展

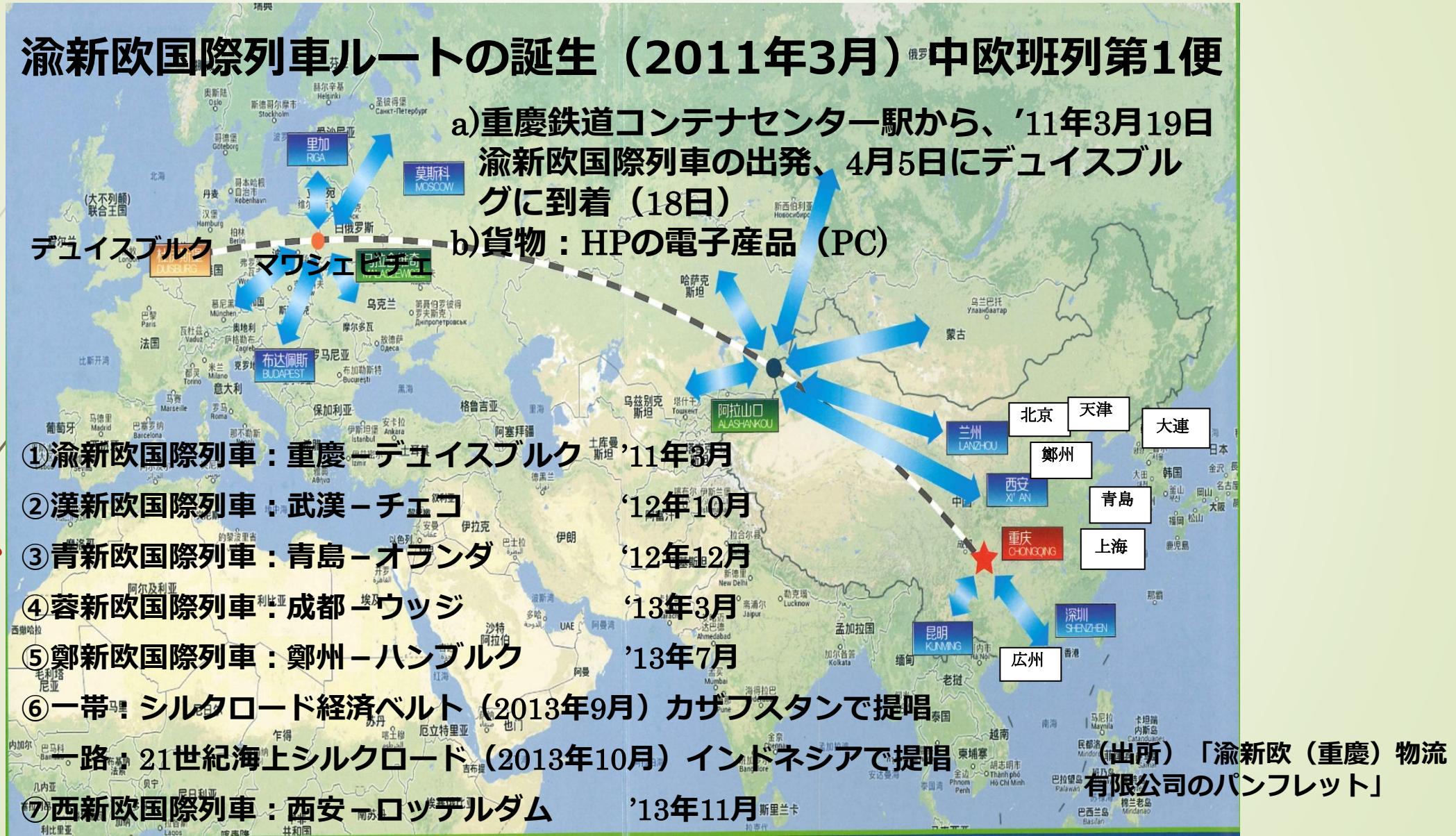
a) 18か所鉄道コンテナセンター駅（ハブ駅）の建設

2006年11月昆明を皮切りに、12月上海、'09年12月重慶、'10年3月成都、4月鄭州、7月大連、8月青島、9月武漢、12月西安、以降、天津、瀋陽、哈爾濱、寧波、深圳、広州、蘭州、烏魯木齊、北京と続々建設

b) 鉄道駅から国際陸港へ発展：国際と国内の交通の結合（現在の国内と国際の双循環につながる）

- 1)コンテナセンター駅間を結ぶ事（国内交通）
- 2)コンテナセンター駅と主要港湾を結ぶ事（国内・国際交通）
- 3)コンテナセンター駅と国境貿易都市を結ぶ事（国内・国際交通）

ユーラシア・ランドブリッジの新展開





一帯一路前史

(2) 海のシルクロード前史

中国港湾と海運の発展

(2013年以前)

交通部の経済発展戦略

2001年WTO加盟・・・市場経済化が最大の課題

経済発展戦略＝海運・港湾・鉄道の発展戦略

1. 海鉄連運 (SEA&RAIL)政策

- 1) 港湾と海運の現代化の推進
- 2) 鉄道部との連携による現代化の推進

* **現代化**：WTO加盟による市場経済への適応が課題となり、それを現代化と呼んだ

港湾と海運の現代化の推進

1. 経済発展戦略＝海運戦略・港湾戦略

- 1) 港湾戦略が海運戦略を支える
- 2) 港湾の集貨戦略＝航運（海運）センターの発展戦略

2. 五大港湾群における港湾の発展戦略

1) 「全国沿海港口布局規画」（2006年国務院承認）

- ①「環渤海地区港湾群」
- ②「長江デルタ地区港湾群」
- ③「東南沿海地区港湾群」
- ④「珠江デルタ地区港湾群」
- ⑤「西南沿海地区港湾群」

2) 域内港湾との一体的運営（国際航運センター運営）

- ①天津港：天津北方国際航運センター、青島港：山東省港国際航運センター、
- ②上海港：上海国際航運センター、③廈門港：廈門国際航運センター、
- ④深圳港：深圳港湾群、⑤北部湾港：北部湾港航運センター

3) 取り組み：鉄道接続：海鉄連運推進、河川交通との連携：江海連運推進（国内）

中欧班列推進（国際）：国内環境と国際環境の双循環の好循環

4) 四大開発戦略推進

- ①長江経済ベルト発展：上海国際航運センター（港湾＋内陸（武漢・重慶等））
- ②長江デルタ一体化：上海国際航運センター（港湾地域）
- ③京津冀共同開発：天津北方国際航運センター、山東省港国際航運センター
- ④粵港澳大湾区（グレーターベイエリア）建設：珠江デルタ港湾地区
- ⑤西部大開発：RCEP：北部湾港航運センターと西部陸海新通道開発



一帯一路の展開と海運・港湾・鉄道の発展 (2013年以降)

交通運輸部（鉄道部を統合）の経済発展戦略

2001年WTO加盟・・・市場経済化が最大の課題

経済発展戦略 = 海運・港湾・鉄道の発展戦略

1. 海鉄連運（SEA&RAIL）政策

1) 港湾と海運の現代化の推進

2) 鉄道の現代化の推進

2. ランドブリッジ推進政策

1) ユーラシア・ランドブリッジの推進

2) 周辺国の海運及び鉄道との接続——>一帯一路の具体的政策へ

* 現代化：WTO加盟による市場経済への適応が課題となり、それを現代化と呼んだ

世界一流港湾建設についての「指導意見」における 6分野19項目の発展目標（2019-11-13）

<u>6分野</u>	<u>19項目</u>
①港湾総合サービス能力引上げへの注力	1) 供給システムのシステム最適化 2) 港湾総合サービス機能の向上 3) 複合輸送重点化のための弱点の補強
②グリーン港湾建設の加速	1) 汚染防止の強化 2) クリーンで低炭素な港湾エネルギー・システムの構築 3) 省資源、リサイクル、生態保護の強化
③スマート港湾建設の加速	1) AI港湾システムの構築 2) スマート物流構築の加速
④開放と融合の発展の加速	1) 海運と港湾の共同発展の推進 2) 港湾・産業・都市の密な融合発展の推進 3) 港湾ビジネス環境の最適化の継続 4) 一带一路建設による良好なサービスの提供
⑤安全な港湾建設の加速	1) 本質的安全への注力 2) 二重防止の仕組み構築の推進 3) 安全保障と応急能力強化への注力
⑥港湾管理システムの現代化の推進	1) 重点領域の改革の深化 2) 法規、政策、基準の改善の推進 3) 健全な市場監督体制の確立 4) 人材グループ構築の強化

中国港湾の開発計画と 世界一流港湾建設におけるDX・GX

世界一流港湾建設についての「指導意見」における6分野19項目の発展目標中の2分野5項目

●スマート港湾建設の加速

- 1) AI港湾システムの構築
- 2) スマート物流構築の加速

中国における自動化ターミナルの数（コンテナ及びドライバーレク貨物用ターミナル）：
49か所建設済み、44か所建設中
(中華人民共和国商務部：<https://www.mofcom.gov.cn>)出所：中国国际广播电台)

●グリーン港湾建設の加速

- 1) 汚染防止の強化
- 2) クリーンで低炭素な港湾エネルギー・システムの構築
- 3) 省資源、リサイクル、生態保護の強化

《指導意見》：2019年公布《交通強国建設綱要》実施のための文書。港湾についての2050年までの30年間を見通した指針

●3段階目標：①2025年までに、世界レベルの港湾建設のために、主要港湾のグリーン化、スマート化、安全化の実現に踏み出し、地域の重要港や一般港の専業化・規模レベルを引き上げる。

②2035年までに全国港湾の発展水準全体を飛躍的に引き上げ、主要港湾全体が、世界レベルに到達し、若干のハブ港湾が、世界レベル港湾になり、グローバル港湾のグリーン化、スマート化を先導する。

③2050年までに全体が世界レベル港湾に達し、若干の世界レベル港湾群を形成し、発展水準において世界トップレベルになる。

港湾の現代化政策の成果 世界コンテナ港湾取扱量トップ10

2024年順位	2024	2023	2022	2021	2020
1	上海港	上海港	上海港	上海港	上海港
	5,151	4,916	4,730	4,703	4,350
2	シンガポール港	シンガポール港	シンガポール港	シンガポール港	シンガポール港
	4,112	3,747	3,729	3,747	3,687
3	寧波舟山港	寧波舟山港	寧波舟山港	寧波舟山港	寧波舟山港
	3,931	3,530	3,335	3,108	2,872
4	深圳港	深圳港	深圳港	深圳港	深圳港
	3,338	2,988	3,004	2,877	2,655
5	青島港	青島港	青島港	廣州港	廣州港
	3,087	2,877	2,567	2,418	2,317
6	廣州港	廣州港	廣州港	青島港	青島港
	2,607	2,511	2,460	2,371	2,201
7	釜山港	釜山港	釜山港	釜山港	釜山港
	2,440	2,304	2,207	2,271	2,182
8	天津港	天津港	天津港	天津港	天津港
	2,329	2,219	2,102	2,027	1,835
9	ドバイ	ドバイ	香港港	香港	香港
	1,554	1,447	1,664	1,780	1,795
10	ポートクラン	香港	ロッテルダム港	ロッテルダム	ロッテルダム
	1,464	1,440	1,446	1,530	1,435
45	東京港	東京港	東京港	東京港	東京港
	470	457	443	433	426
70	横浜港	横浜港	横浜港	横浜港	横浜港
	307	302	298	286	266
75	神戸港	神戸港	神戸港	神戸港	神戸港
	277	284	289	282	265
76	名古屋港	名古屋港	名古屋港	名古屋港	名古屋港
	276	270	268	273	247
87	大阪港	大阪港	大阪港	大阪港	大阪港
	232	224	239	243	235

(万TEU)

世界トップ10の内

2020～2023：7港が中国

2024：6港中国（香港第12位に転落）

第11位ロッテルダム1,382万TEU

第12位香港1,367万TEU

◎ 中国港湾が発展する理由

①港湾戦略が海運戦略を支援することが、国家の経済戦略になることを明確にしている。

②国際コンテナを鉄道に接続することが海鉄連運政策として明確になっている。

③国際コンテナを中欧班列に接続することが「一带一路」推進への貢献であることが明確になっている。

ランドブリッジ推進政策（1）

1) ユーラシア・ランドブリッジの推進（1992年スタート）

- ①ユーラシア・ランドブリッジを**西部大開発**の目玉とした
- ②鉄道コンテナセンター駅は、**海鉄連運実現**のための無水港（ドライポート）（港湾側視点）
- ③鉄道コンテンセンター駅は、**鉄水連運実現**と**ランドブリッジ拡大戦略**の拠点港（鉄道側視点）
- ④**無水港と鉄道拠点港は、地域企業へのサービスと利便性の提供**のために発展。**税関や通関施設の誘致**、**貿易拡大**や**貿易品の輸入販売**、**商業施設の建設**、**金融サービスの提供**へと発展、鉄道駅を中心とした**物流園区や保税区、試験区**などが、建設された。
- ⑤**海運・港湾側からの高度化のニーズ**と、**鉄道側からの高度化のニーズ**が、統合されて**港湾に匹敵する国際港務区**を生み出し、**国際陸港**が誕生。
- ⑥2011年渝新欧国際列車重慶を出発。2016年中欧班列というブランド名が与えられた。

●国際陸港（事例）

- ・鄭州国際陸港（鄭州陸港）：プラットフォーム会社：鄭州国際陸港開発建設有限公司（ZIH）、鄭欧国際班列を運行
- ・西安国際陸港（西安港）：プラットフォーム会社：西安国際陸港多式連運有限公司、長安号を運行
- ・成都国際陸港（成都鉄路港）：プラットフォーム会社：成都国際鉄路港投資発展（集団）有限公司（CIPI）、実態は、子会社の成都国際鉄路班列有限公司（CDIRS）が、蓉欧快鉄を運行

ランドブリッジ推進政策（2）

2) 周辺国の海運及び鉄道との接続

（中国・ASEANクロスボーダー輸送：チャイナ+ワン）

国際陸港～東西南北への集貨を展開、東→日韓、中南米西岸

中部陸海連運大通道（日本～武漢～欧州）

西部陸海新通道（2017年4月～）（重慶・成都～北部湾港（欽州港）～ASEAN
重慶・成都～欧州）

中越班列：（2017年8月～）ベトナム～南寧+重慶・成都～欧州
ベトナム～昆明+重慶・成都～欧州

中老班列：（2021年12月～）ラオス～昆明+重慶・成都～欧州

中緬班列：事実上停止

ASEANエクスプレス（2024年6月～）：マレーシア～タイ～ラオス～昆明～重慶・
成都～欧州

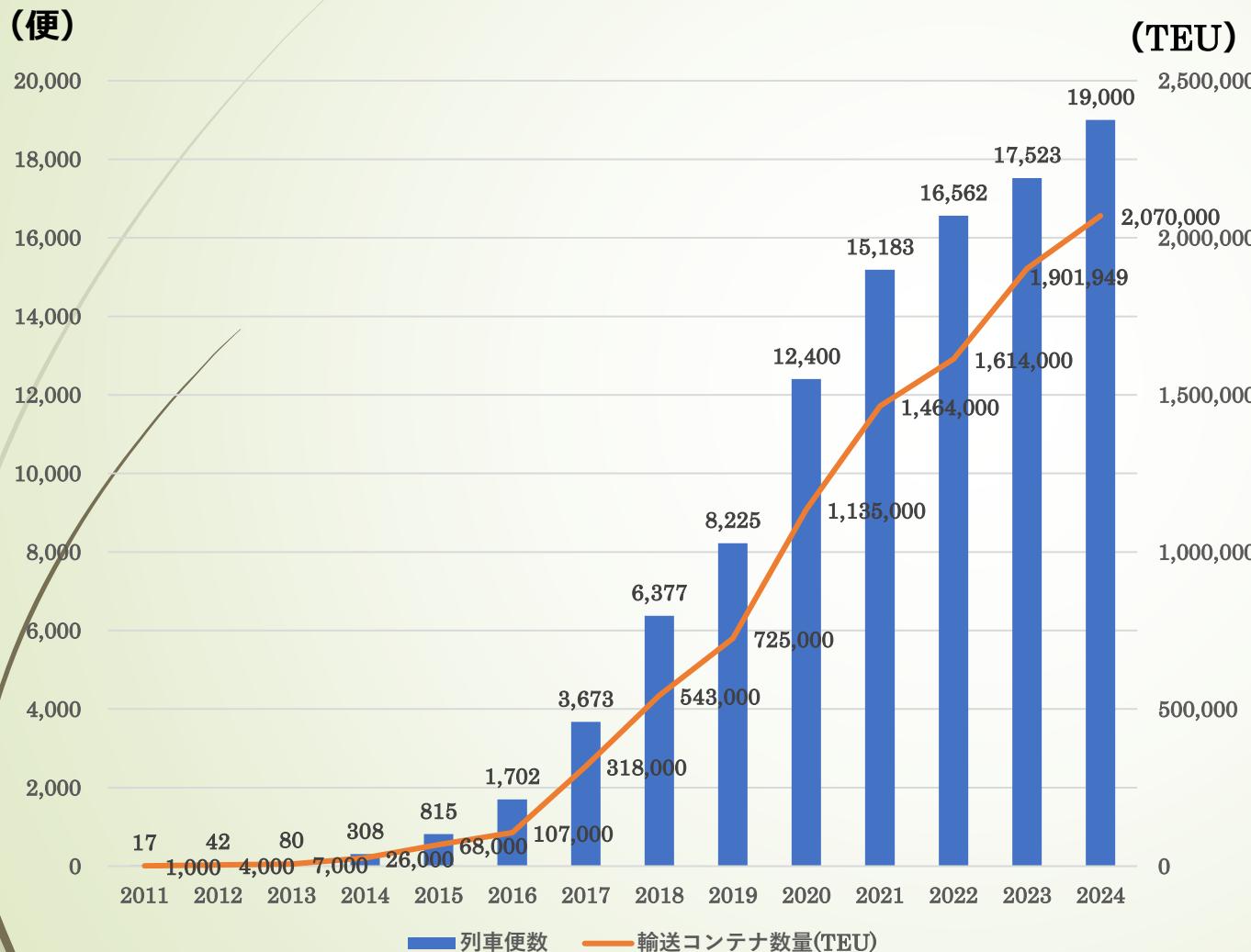
*最終的には、シンガポールと接続

*港湾はランドブリッジの結節点、グローバル・サプライチェーンの結節点



3. 東アジアの国際物流を 変える一带一路

中欧班列輸送量の14年間の推移



1. 国際複合輸送上の新しいサプライチェーンの形成
2. 東アジアの巨大な国際物流ネットワークインフラの形成

2011年：17便1,000TEU
2019年：8,225便725,000TEU
2024年：19,000便2,070,000TEU
2011年比便数で1,117倍、TEUで2,070倍の成長。2019年比便数で2.3倍、TEUで2.9倍。コロナ禍で急成長

中鉄集装箱运输有限公司HP：
<http://www.crct.com>
中欧班列HP：<https://www.crexpress.cn/#/>
Landbridge平台
(<http://www.landbridge.com/Index.html>) 等より筆者作成

西部陸海新通道

(New Land & SEA Corridor)

西部陸海新通道表示図



西部陸海新通道輸送量：

出所：中華人民共和国国家発展和改革委員会HP「西部陸海新通道総合計画」より

2021年 70万TEU越え (出所：www.landbridge.com) 2021年12月29日付グローバルネットワーク

2022年 75.6万TEU 前年比18.5%増 (出所：中国新聞網)

2023年 86万TEU 前年比14%増 (同花順7X24快訊)

欽州港 コンテナ貨物取扱量 2021年に東京港を追い抜いた

2021年 4,630,000TEU (世界44位) 東京港 4,325,956TEU (世界46位)

2022年 5,410,000TEU (世界36位) 東京港 4,430,000TEU (世界46位)

2023年 6,210,000TEU (世界30位) 東京港 4,570,000TEU (世界46位)

(出所：Lloyd's List ONE HUNDRED PORTS2024)

西部陸海新通道構築：2017年4月第1便重慶～欽州港

- 「西部陸海新通道総合計画」（2019年8月15日国家発展改革委員会発）
- 西部大開発の一貫：重慶と成都とアセアンの経済圏形成が目標
- 重慶・成都と欽州とシンガポールをハブとする
- 物流拠点港：欽州港、洋浦港、シンガポール港
- 沿線ハブ：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
- 国境ターミナル：防城港、崇左、徳宏、紅河、シーサンパンナ

欽州港：広西北部湾港を構成する中心的港湾
(他の構成港湾：防城港、北海港)

西部陸海新通道広西建設目標（2025年）

- 港湾コンテナ取扱量1000万TEU
- 海鉄連運コンテナ取扱量50万TEU
- 5つ以上の国家物流ハブの建設
- 北部湾国際ゲートウェー港と国際ハブ港の地位の確立

西部陸海新通道欽州センター駅展示場掲示資料より

中越班列と中老班列



中老铁路地图

昆明－磨憨－磨丁－万象

昆明－磨憨（モーハン）－
ボーテン－ビエンチャン
(総距離1035キロメートル)

中老铁路综合展示区内揭示板资料
(2024年8月)



中越班列国境鐵道地圖

中越班列 3ルート

- ①南寧－凭祥－ドンダン－ハノイ
- ②南寧－東興－モンカイ－ハノイ
- ③昆明－河口－ラオカイ－ハノイ

符洁文：中越跨境铁路到底怎么升级、对接？

https://www.guancha.cn/fujiewen/2025_01_02_760800.shtml

ASEAN Express



ASEANエクスプレス:

マレーシア、タイ、ラオス、中国を結ぶ新しい国際貨物列車サービス。国家間の貿易接続性を改善するためKTMB (Keretapi Tanah Melayu Bhd)によって2024年6月27日(木)に開始された。このサービスは、セランゴール州の国際コンテナ内陸通関デポ

(Kontena Nasional Inland Clearance Depot (KNICD)、Perlis内陸港、タイのラッカバン内陸港、ラオスのタナレンドラ

イポートなど、地域全体の新しい貿易ルートと複数の内陸港を接続する。これにより、KNICDから中国の重慶までの輸送時間は、海上で14~21日かかるのに対し、わずか9日しかかからないと予想されている。

The Star2024年6月28日付、

[KTMB launches Asean Express | The Star](#)

2024年12月6日閲覧

Xinhua2024年6月27日付

<https://english.news.cn/20240627/44f428665f804e3c973a296db379bd29/c.html> 2024年12月7日閲覧)

中国アセアンクロスボーダー輸送と 中欧班列の接続

物流サービス

中国-ヨーロッパ列車接続

NLS 陆海新通道运营有限公司
NEW LAND-SEA CORRIDOR OPERATION CO. LTD.

多様な複合運輸方式で中国ヨーロッパ列車に接続

ユーラシア大陸横断橋を陸海新ルートで結び、「一带一路」をつなぎ、中国西部発展のための新たな戦略的ルートを提供



中央アジア物流の重要性

ウクライナ危機の発生によるロシア回避

シベリア鉄道に対し経済制裁（リスク大）

SLB : 日系企業、欧州系企業は使用を回避

中欧班列：西1通道： 同上

西2通道（カスピ海ルート）：需要が高まる

- ・中国国家鉄路集団：拡充・サービス中
- ・日系企業NX中国：開発・サービス中
- ・マースクライン、CMA-CGM：開発、サービス中

西3通道：2023年建設開始、中国が建設予定



NX中国 (NXHDのHPより)



マースクライン (マースクからの入手資料より)

東アジアのグローバル・サプライチェーンの変容と課題

- 中国・ASEANクロスボーダー輸送と中欧班列の連携・統一的運用——> 中欧班列を基軸とした東アジアのグローバル・サプライチェーンの生成
——> 東アジアからの欧州向け物流において、中欧班列が海上輸送の脇役的代替ルートという位置付けから、平常時にも活用する海上輸送ルートとの協調ルートへと成長
- 一帯一路に基づく港湾間競争と中国及びASEANの港湾の成長を促進
——> 日本の港湾（国際コンテナ戦略港湾）との間に大差
日本の欧州、北米航路基幹航路の一層の減少へ
- グローバル・サプライチェーンの新たな課題：2025年以降の欧州の環境規制の強化・進展（EU ETS、Fuel EU Maritime Regulation）等による海運・港湾・鉄道の新たな課題への対応の必要性：**グローバル・サプライチェーンにおけるグリーン・デジタル海運回廊での提携の必要性**——> 東アジアの港湾と日本の港湾の提携の必要性と重要性

新しい多様化（1）

中欧班列輸送量約207万TEU・約19,000便の意義を考える

- 第3の選択肢という代替ルートの位置付けから海運と並走する海運と同等の輸送ルートへの持続可能な成長。
数量的に欧洲航路約3,000万TEUを越えることはあり得ない
- 西部陸海新通道・欽州港ハブ化
- 中越班列・中老班列の本格化
- 鉄道と海運と港湾の連携強化は脱炭素のための有効な手段：
2025年以降の欧洲の環境規制強化への対応ための連携
デジタル・グリーン海運回廊（シッピングコリドー）

多様なルートの連携

新しい多様化（2）

●中国・アセアンクロスボーダー輸送と一带一路との連携によるネットワークの拡大

◎海上輸送

- ・**西部陸海新通道**（New Land & SEA Corridor）：2017年開始

鉄道：重慶・成都～欽州港鉄道コンテナセンター東駅～欽州港～ASEAN

運河：中国西部内陸地域～西江～平陸運河（2029年12月竣工）～欽州港～ASEAN

◎鉄道輸送

- ・**中越班列**（2017年8月開始）：中国～ベトナム

重慶～**南寧**～凭祥（ピンシャン）～ドンダン～ハノイ

南寧～東興～モンカイ～ハロン～ハイフォン～ハノイ

重慶～**昆明**～河口（フーコウ）～ハノイ～ハイフォン～ハロン

- ・**中老班列**（2021年12月3日開始）：中国～ラオス

重慶～**昆明**～磨憨（モーハン）～ボーテン～ビエンチャン

- ・**ASEAN EXPRESS**（2024年4月30日開始）：中国～ラオス～タイ～マレーシア

重慶・成都～**昆明**～磨憨～ボーテン～ビエンチャン～バンコク～ポートクラン (Landbridge.comより)

新しい多様化（3）

東アジア国際物流ネットワークの南米大陸への拡大・発展

①上海港からチャンカイ港へ

- ペルーのチャンカイ港建設：プロジェクト第1期に**上海洋山港4期の経験を適用し、ITOSを導入**、長期計画目標150万TEUを目指す。開港2024年11月14日
- 所在地：首都リマ北方約80キロメートル
- 経営者：**コスコシッピングポーツ**（中遠海運港口有限公司）
- 投資額：2019年2億2500万ドル（約351億円）投じて運営権の60%を取得
- 特徴：中国ペルー間のLTを片道25日短縮、物流コストを2割低減できる。**上海～チャンカイ港直航航路2024年12月18日開通**、現在週2便、LT35日から25日へ短縮。開通から2か月で累計27便、上海税関管理の輸出入貨物量2万2,000トン、貨物総額6億1,000万元（約126億1,500万円）
- 最大水深 – 17.8m×4バース（1.8万TEUの超大型コンテナ船入港可能）**
- 設計年間処理能力：短期的100万TEU、長期的150万TEU
- 中南米とアジア間貿易のハブという位置づけ（アジアネットワークの拡張）
- 二期計画：4年以内に処理能力100万TEUを400万TEUへ。自動化設備とインテリジェント管理プラットフォームを最適化、運営効率アップ

東アジア国際物流ネットワークの南米大陸への拡大・発展

②チャンカイ港からブラジルへ

・南米大陸横断鉄道計画（正式名：大洋間中央鉄道回廊（CFBC））

省略名：両洋鉄道

2025年5月9日中国とブラジルが協議したことが発表された

- ・チャンカイ港とブラジルのイリエウスを結ぶ（約5,000km）
アマゾン熱帯雨林を迂回するルート（ブラジル政府主張）
- ・中国の目的：食料・資源確保（アマゾンを通過する中国案撤回）
- ・ブラジルの目的：中国を含むアジアとの交易、ブラジル中央部開発、物流コスト削減・リードタイムの短縮
東アジアとの交易：パナマ運河利用→鉄道へ（10～20日短縮）
- ・中南米航路の変更の可能性大きい
- ・完成までに5～8年かかる見通し

中国とブラジルが南米横断鉄道協議（ブラジリア）



- 両洋鉄道をつなぐチャンカイ港～プカルパ鉄道プロジェクト（900km）：2024年3月、投資前研究プロジェクト開始。
『「开港近4个月 钱凯又有新动作」航運公益公報 2025/13、2025年4月8日出版』



南米横断鉄道の協議を行う中国代表団とブラジル関係者＝5月16日、ブラジリア（ブラジル運輸省）（世界日報2025年5月28日）



4. 世界の定期航路とシンガポール港

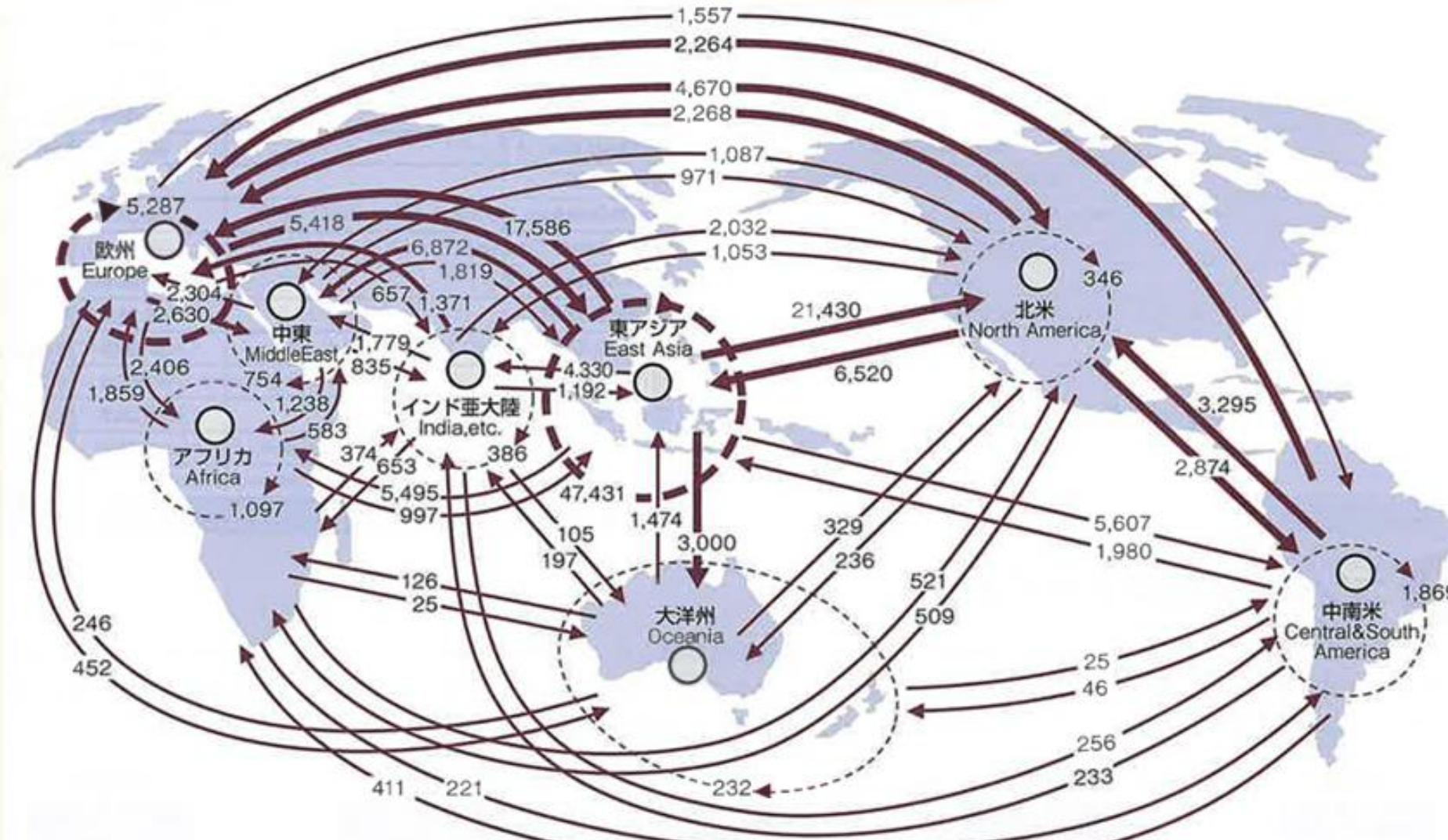
世界のコンテナ荷動き（推計）（総計約1億8500万TEU）

World Container Estimated Movement in 2024 Total:185,096,783 TEU 前年比5.9%増

Total:185,096,783 TEL

前年比5.9%増

单位：千TEU



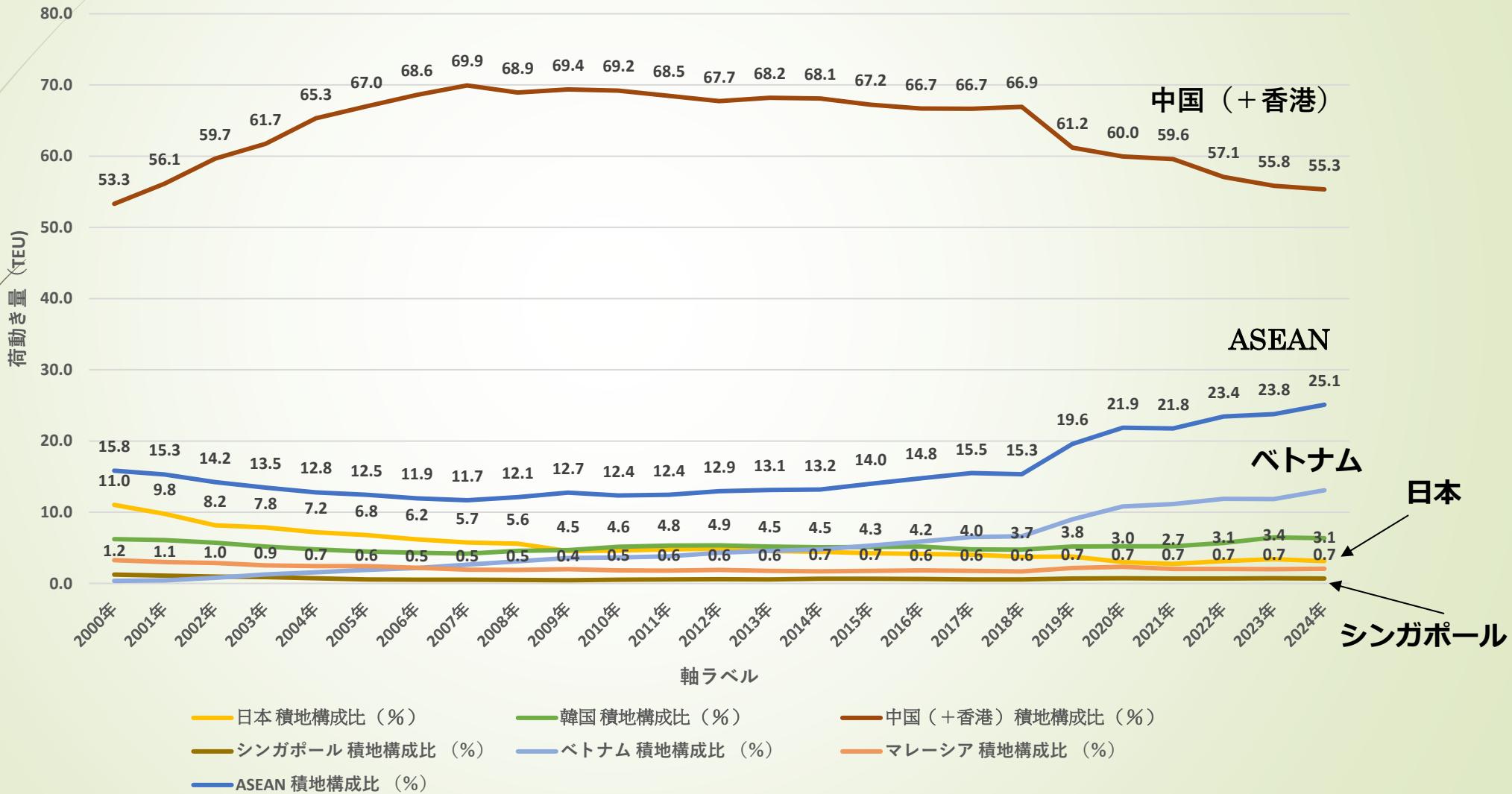
東アジア - 北米	27,950千TEU
東アジア - 欧州	23,004千TEU
アジア域内航路	47,431千TEU
東アジア - 南米	7,587千TEU
東アジア - 豪州	4,474千TEU
東アジア - インド	5,522千TEU
東アジア - 中東	8,691千TEU
東アジア - アフリカ	6,492千TEU
合計	131,151千TEU

合計131,151千TEU

(北米航路：往航) 18か国国別・地域別荷動き量の推移 (2000~2024年)
 7か国・地域：中国・日本・韓国・ASEAN・シンガポール・ベトナム・マレーシアをピックアップ

	18か国地域積合計		日本		韓国		中国 (+香港)		シンガポール		ベトナム		マレーシア		ASEAN	
	取扱量	積地構成比	取扱量	積地構成比	取扱量	積地構成比	取扱量	積地構成比	取扱量	積地構成比	取扱量	積地構成比	取扱量	積地構成比	取扱量	積地構成比
	単位：TEU	(%)	単位：TEU	(%)	単位：TEU	(%)	単位：TEU	(%)	単位：TEU	(%)	単位：TEU	(%)	単位：TEU	(%)	単位：TEU	(%)
2000年	7,417,723	100.0	818,147	11.0	462,145	6.2	3,954,057	53.3	91,985	1.2	26,555	0.4	242,370	3.3	1,173,313	15.8
2001年	7,520,297	100.0	735,589	9.8	456,309	6.1	4,220,962	56.1	81,327	1.1	32,629	0.4	226,583	3.0	1,151,670	15.3
2002年	9,030,332	100.0	735,999	8.2	516,054	5.7	5,388,234	59.7	86,715	1.0	70,904	0.8	257,580	2.9	1,283,447	14.2
2003年	9,853,506	100.0	772,897	7.8	511,856	5.2	6,083,107	61.7	87,839	0.9	124,706	1.3	251,203	2.5	1,325,769	13.5
2004年	11,317,878	100.0	813,165	7.2	539,107	4.8	7,393,121	65.3	81,733	0.7	178,461	1.6	273,961	2.4	1,445,899	12.8
2005年	12,878,387	100.0	872,988	6.8	574,644	4.5	8,628,087	67.0	71,829	0.6	246,074	1.9	312,035	2.4	1,604,524	12.5
2006年	14,245,107	100.0	883,046	6.2	611,986	4.3	9,773,679	68.6	73,811	0.5	306,683	2.2	311,499	2.2	1,700,785	11.9
2007年	14,411,470	100.0	828,262	5.7	602,125	4.2	10,078,794	69.9	74,964	0.5	379,529	2.6	279,249	1.9	1,682,979	11.7
2008年	13,303,689	100.0	743,460	5.6	606,825	4.6	9,171,395	68.9	65,590	0.5	414,416	3.1	251,450	1.9	1,610,818	12.1
2009年	11,336,883	100.0	515,202	4.5	529,050	4.7	7,866,613	69.4	50,255	0.4	404,676	3.6	227,810	2.0	1,444,950	12.7
2010年	13,093,013	100.0	603,078	4.6	675,396	5.2	9,061,268	69.2	70,231	0.5	474,364	3.6	239,285	1.8	1,617,808	12.4
2011年	13,143,905	100.0	629,167	4.8	699,172	5.3	9,000,659	68.5	73,649	0.6	499,459	3.8	237,456	1.8	1,635,441	12.4
2012年	13,399,309	100.0	654,482	4.9	717,060	5.4	9,073,979	67.7	78,777	0.6	575,594	4.3	254,450	1.9	1,734,739	12.9
2013年	13,838,147	100.0	629,626	4.5	715,647	5.2	9,435,606	68.2	78,278	0.6	634,142	4.6	244,188	1.8	1,817,226	13.1
2014年	14,722,191	100.0	656,206	4.5	747,493	5.1	10,026,668	68.1	95,702	0.7	700,888	4.8	251,864	1.7	1,940,894	13.2
2015年	15,057,632	100.0	628,348	4.3	771,533	5.1	10,122,105	67.2	99,701	0.7	801,305	5.3	265,196	1.8	2,108,722	14.0
2016年	15,582,162	100.0	640,899	4.2	806,769	5.2	10,389,804	66.7	98,762	0.6	914,178	5.9	284,332	1.8	2,302,700	14.8
2017年	16,542,024	100.0	646,924	4.0	792,171	4.8	11,026,468	66.7	93,168	0.6	1,079,036	6.5	292,386	1.8	2,561,489	15.5
2018年	17,880,556	100.0	666,343	3.7	848,399	4.7	11,969,408	66.9	99,590	0.6	1,183,632	6.6	300,954	1.7	2,741,888	15.3
2019年	17,643,925	100.0	668,481	3.8	912,492	5.2	10,796,923	61.2	121,153	0.7	1,590,467	9.0	381,865	2.2	3,455,844	19.6
2020年	18,399,168	100.0	551,992	3.0	961,518	5.2	11,032,627	60.0	134,775	0.7	1,990,920	10.8	426,600	2.3	4,023,111	21.9
2021年	20,892,354	100.0	572,096	2.7	1,089,803	5.2	12,448,187	59.6	144,681	0.7	2,326,522	11.1	423,091	2.0	4,549,916	21.8
2022年	21,009,582	100.0	656,029	3.1	1,190,637	5.7	11,994,774	57.1	146,018	0.7	2,496,735	11.9	428,557	2.0	4,924,579	23.4
2023年	18,315,289	100.0	621,394	3.4	1,183,535	6.5	10,224,275	55.8	132,969	0.7	2,168,838	11.8	366,733	2.0	4,355,232	23.8
2024年	21,445,236	100.0	670,385	3.1	1,363,996	6.4	11,865,796	55.3	145,799	0.7	2,804,942	13.1	441,357	2.1	5,380,651	25.1

(北米航路：往航) 18か国別・地域別荷動き量の推移（構成比）
 (2000～2024年)
 7か国・地域：中国・日本・韓国・ASEAN・シンガポール・ベトナム・
 マレーシアをピックアップ

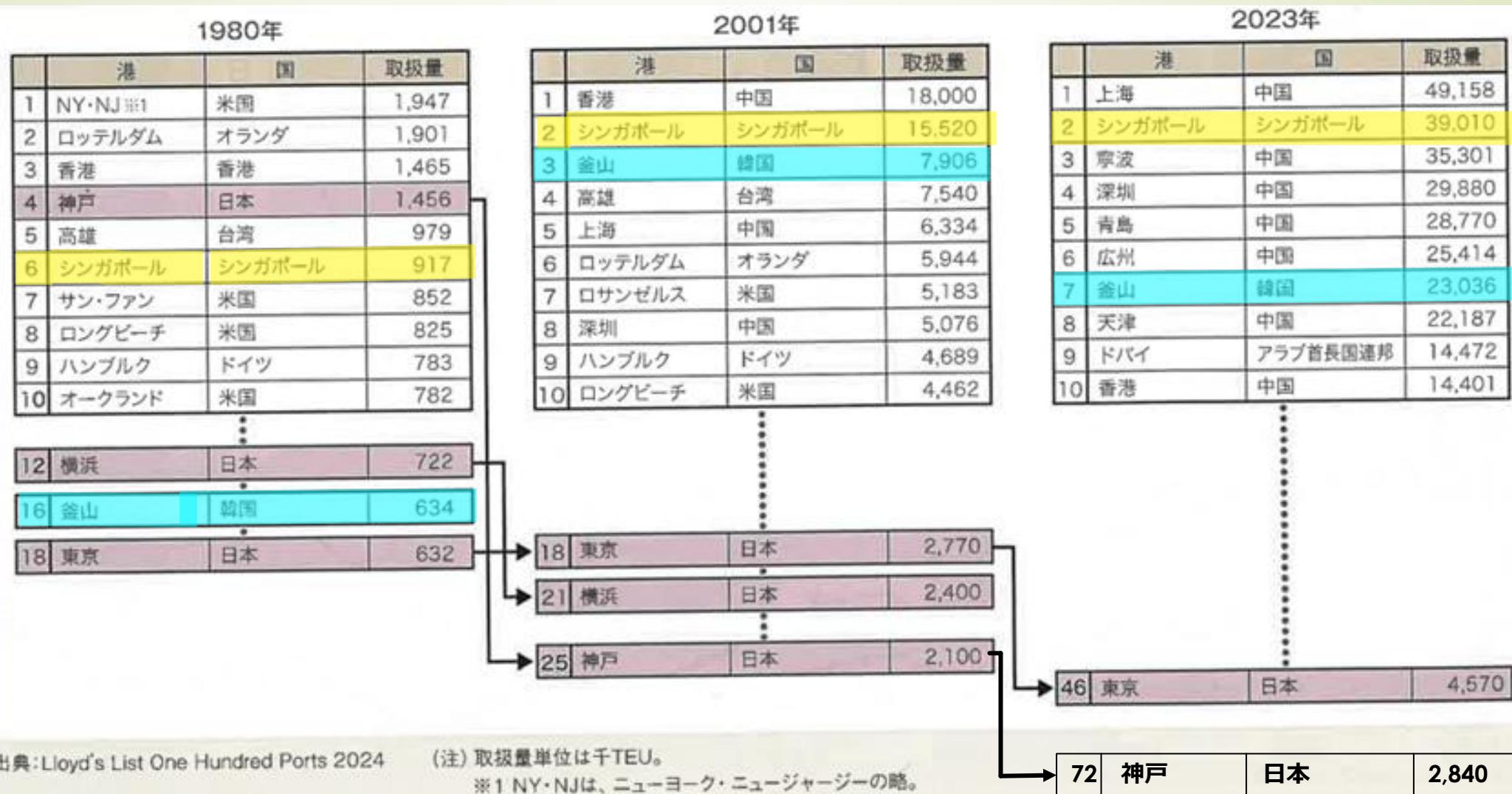


港湾は国際貿易の「バロメーター」

2024年ランキング

第1位：上海港	約5,150万TEU
第2位：シンガポール港	約4,112万TEU
第3位：寧波舟山港	約3,931万TEU
第4位：深圳港	約3,338万TEU
第5位：青島港	約3,087万TEU
第6位：広州港	約2,607万TEU
第7位：釜山港	約2,440万TEU
第8位：天津港	約2,329万TEU
第9位：ドバイ港	約1,554万TEU
第10位：ポートクラン港	約1,464万TEU
第11位：ロッテルダム港	約1,382万TEU
第12位：香港	約1,367万TEU

主要コンテナ取扱量の推移 (1980, 2001, 2023年経年比較)



出典:Lloyd's List One Hundred Ports 2024

(注) 取扱量単位は千TEU。

※1 NY・NJは、ニューヨーク・ニュージャージーの略。

シンガポール港の現状（1）

- ▶ 港湾の企画・計画はMPA、港湾のオペレーションはPSA（国内）
 - ▶ 海外港湾のオペレーションは、PSAインターナショナル
 - ▶ 2024年取扱量4,112万TEU（2位）、昨年比5.4%の増加。トランシップ率は86%（2021年）
 - ▶ **船舶・海運業務以外に商社や金融機能、仲裁機能など海事クラスターを形成**
 - ▶ シンガポール港湾は全自動で電動（ゼロエミッション）、MPAはロッテルダム港湾局とグリーン&デジタル海運回廊の形成に向けて覚書を締結・・・2050年までにゼロ・エミッションの港湾を実現
 - ▶ シンガポールでは、2022年9月、**トゥアス新港**が部分的に開業、2027年までに既存のターミナルはすべて移転、完全自動化で世界最大のターミナルを目指す⇒2024年1月時点で8バースの運用開始
- ⇒2040年代の完成時には年間取扱能力量6,500万TEU、総延長26km

シンガポール港の現状（2）

- ▶ 2023年12月、国土交通省は日ASEAN特別首脳会談でグリーンデジタル海運回廊に関する協力覚書に署名
- ▶ グリーン海運回廊は低・脱炭素燃料及びバンカリングインフラ整備、港湾オペレーションの脱炭素化を目指す
- ▶ デジタル海運回廊は効率的な港湾への寄港、ペーパーレス処理等を促進する
- ▶ 協力パートナーとして、日本側は**東京・横浜・川崎・名古屋・大阪・神戸港**、シンガポール側はPSA・ジュロン港を想定している
- ▶ 同港は、港湾のデジタル化と脱炭素化を結び付ける動きが特徴
- ▶ (AIを利用したシームレスな港湾運営、スマートグリッドの導入など)

出所：在シンガポール日本大使館「シンガポールの概要と最近の情勢」,2024年2月。

男澤智治「カーボンニュートラルポート（CNP）に関する研究」九州国際大学国際・経済論集,第12号,2023年9月,120ページ。



5. 釧路港を一带一路から展望する

釧路港の国際コンテナターミナル概要

国際コンテナターミナル概要

岸壁：西港区第3ふ頭18号バース

水深：-12m

延長：240m

エプロン幅：20m

コンテナヤード面積：30,200m²

コンテナ収置能力：2,400TEU

リーファプラグ：440V：50口

照明灯：16基

荷役機械：ガントリークレーン（定格荷重30.5t）1基

リーチスタッカー（最大荷重45t）3基

（釧路市ホームページより）

釧路港のコンテナ船航路

1) 内貿航路

川崎近海汽船	釧路～日立～釧路 RORO船（ほくれん丸、第二ほくれん丸）週7便
栗林商船	釧路～仙台～東京～大阪～東京～仙台～苫小牧～釧路 RORO船（神加丸、神永丸、神泉丸）週3便
"	釧路～仙台～東京～名古屋～東京～仙台～苫小牧～釧路 RORO船（神珠丸）週1便
NX海運	釧路～東京～苫小牧～釧路 RORO船（ひまわり7）週1便
"	釧路～東京～苫小牧～釧路 RORO船（ひまわり8、ひまわり9）週1便
OOCL／井本商運	京浜～十勝～釧路 コンテナ船（ときわ）週1便

2) 外貿航路

高麗海運	： 釜山航路 釜山～博多～金沢～釧路～苫小牧～石狩～秋田～釜山新港
南星海運	STAR、VOYAGER、IVY 週1便 (釧路市ホームページより)

コンテナ貨物のハブ港湾の条件

- 1) 貿易港を目指す：背後地に工場、農場、畜産地
- 2) トランシップ港を目指す：地理的立地と大規模・自動化（DX）・脱炭素（GX）・効率的な港湾インフラ
 - シンガポール：T/S港 トランシップ率は86%（2021年） → 集貨政策の強化
- 3) 提携港：釜山港、ほかに？ → 提携港の拡大
- 4) 内陸輸送：SEA&RAIL輸送が可能か／その仕組みは？
- 5) フィーダー輸送：RORO船
- 6) 釧路港の条件考察
 - ①農産地、畜産地 → コンテナ貨物への転換
 - ②工場？ → 誘致の積極的な取り組み必要
 - ③地理的条件・・北米航路：大圏航路
　　欧州航路：北極海航路
 - ④コンテナターミナルのための用地が必要・・西港区及びそれ以外？
 - ⑤苫小牧港の現状：コンテナ事業危機も価格転嫁進まず（DailyCargo2025年10月9日（木））
　　コンテナ取扱量の激減・・原因：円安、世界紛争による原材料価格の高騰、中国による日本産水産物の禁輸等 → 2割減 → コンテナターミナルの釧路港と苫小牧港との一体的運営を設計の段階から組み込む

北極海航路（NSR）の概要

一带一路：氷上シルクロード

- 1) 欧州船社：マースク、MSC、CMA-CGM
環境問題があるため北極海の利用は控える
ロシアを利用するため、様子を見る必要がある
- 2) シンガポール籍日本発会社ONE：欧州船社と同じスタンス
- 3) 中国船社：
SEA LEGEND SHIPPING運航Istanbul Bridge (4,890TEU) が、9月23日に約4,000TEUの貨物を積載し、寧波舟山港を出港、北極圏を砕氷船の護衛なしで単独航行。ノルウェー沖の荒天により予定より遅延したものの、**10月13日、21日弱でフェリックスストウに到着**。貨物は、リチウムイオン電池、太陽光発電機器などハイテク部品
- 4) **展望：中国と韓国は積極的に北極海航路開発に着手。日本はどうすべきか？**

氷上シルクロード：北極海航路



中国系船社海傑海運 (SEA LEGEND SHIPPING) のWebsiteより

1. 中欧北極快航 (CAX) 18日
(CO2排出量50%削減)
2. 中欧班列 25+数日
(西1通道、西2通道、中通道、東通道)
3. スエズ運河航路 40+数日
4. 喜望峰周り航路 50+数日



ご清聴ありがとうございました

報告資料に関するお問い合わせは、下記までお願いします。

h-fukuyama@jpmac.or.jp