

「地中海」の復権： — 「一带一路」と欧州物流ルートの大転換 —

松尾昌宏

桜美林大学リベラルアーツ学群

The Revival of Mediterranean? : Belt and Road Initiative and
Great Reswitching of Main Logistics Route in Europe

MATSUO Masahiro

College of Arts and Sciences, J. F. Oberlin University

キーワード：コンテナ物流、欧州港湾、一带一路、地中海

1. はじめに

近年、中国の「一带一路」、中でも中欧間のユーラシア大陸を横断する鉄道輸送（中欧班列）への注目度が高まっている。しかし、鉄道輸送は海路に比べ、速度は速いが輸送コストが高いことから、少なくとも東アジアの沿海部地域にとっては、それほど魅力的な選択肢ではなく、むしろ「航空輸送よりは安く、海上輸送よりは速い」比較的ニッチな市場に過ぎない。実際、2019年時点でアジア-欧州航路を海路で行き来するコンテナ数は、鉄道輸送をなお圧倒している。また、鉄道輸送のかなりの部分は、EU諸国ではなく、中央アジアやロシア等、中間経由国向けである。さらに鉄道輸送の伸びは、中国政府の多額の補助金で支えられている面が大きい。

さらに近年、海上輸送の優位をさらに高める大きな変化が欧州物流に生じている。それは、対アジア貿易における主要海上輸送ルートの大転換への動きである。従来のアジア-欧州間海上輸送における欧州側の玄関口は、ロッテルダム等欧州北西部の大港湾であった。それが、1990年代以降、特に2010年代以降、地中海地域の諸港湾、なかでもギリシャのピレウス港を中心に、東地中海からイタリア北部諸港湾を経由するルートへの転換が進みつつある。しかしこの動きは、鉄道輸送ほどには世間の注目を浴びていない。

歴史を振り返れば、欧州の経済の中心地は長年、地中海沿岸地域であった。それが今日

の北西欧州へと切り替わったきっかけは、15世紀以降の大航海時代に伴う欧州の主要海上交易ルートの地中海から大西洋への転換であった。それが、ここ30年ほどのアジア経済の急成長と、冷戦終結に伴う欧州経済の重心の東方シフト、そして欧州域内での陸路輸送インフラの整備に伴って、500年ぶりに再び、地中海ルートの重要性が増している。こうしたインフラ整備を進める上で、急速に重要性を増しているのが、中国による「一帯一路」政策の下でのバルカン、中東欧諸国を巻き込んだ港湾、鉄道、道路などへの投資である。このことは、長期的には欧州域内の地政学や、地域発展パターンにも、大きなインパクトをもたらすであろう。この論文では、こうした欧州物流ルートの近年の北西欧州から地中海ルートへの大転換の動きを追うとともに、今後の欧州の玄関口が、これまでの北西欧州から地中海へと切り替わる可能性について探っていく。

2. アジア－欧州間輸送：陸路 vs 海路

アジア－欧州間において、従来欧州側で主要な玄関口の役割を果たし続けてきたのは、ロッテルダムを中心とする、北西欧州であった。他方で陸路においては、2011年に重慶－デュイスブルク間で鉄道輸送が始まり、2013年に中国政府から「一帯一路」政策が打ち出されると本格化し、2015年（往復計70000TEU）以降、概ね毎年倍々ゲームで激増してきた。2019年には、中国と欧州を行き交う列車本数は、往復合わせて約10000本、貨物量も100万TEUに達した¹。こうした鉄道輸送の利用拡大が進む最大の理由は、そのスピードにある。例えば上海－ロッテルダム間の海上輸送の所要日数が30日弱であるのに対し、鉄道輸送は15日程度と半分で済むという。

しかし他方でアジア－欧州航路を行き交うコンテナ船の輸送量が2400万TEUであることを考えるとアジア－欧州間輸送で鉄道貨物が占める割合はなお4%ほどに過ぎない。一方スエズ運河を通過するコンテナ船の貨物量は、2016年時点で約54000万トン、コンテナ1個平均約12トンとすると4500万TEU（外山『港湾』2017.11）である。しかも鉄道輸送コンテナの半数以上は、欧州ではなく、中央アジアや中東向けである（表1）。鉄道輸送の伸びは、むしろ中央アジアなど、内陸国の沿海国との貨物輸送需要の掘り起こしに因る部分が大きいと言える。

しかも、鉄道輸送のコストは海上輸送に比べ遥かに高い。例えばPanagakos, G. et al (2018)の試算によれば、上海－ハンブルク間のコンテナ1TEUあたりの海上輸送コストは1422ドルであるのに対し、上海－デュイスブルク間は、8230ドルと6倍近くにも達する。また、町田(2019)によれば、「地域によって異なるものの、一般にチャイナランドブリッジの輸送料金は船便に比べ、約5倍ほど高い」という。ちなみに最近（コロナ危機前まで）のアジア欧州航路の1FEUあたりの料金は2000ドル前後、TEUあたりでは1000ドル程度である。

しかも、こうした鉄道輸送の競争力は、かなりの部分が中国政府の補助金によって支え

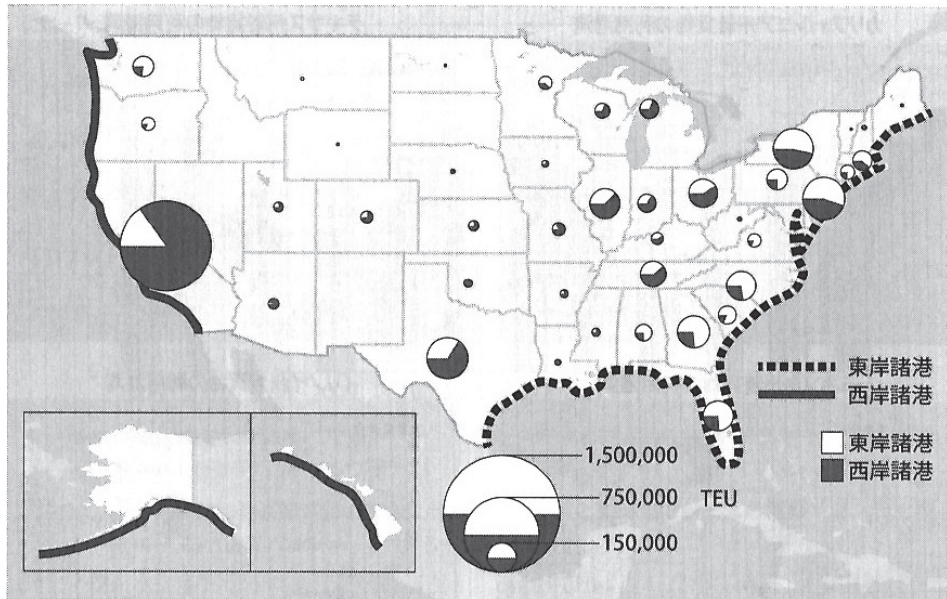
表1：アルティンコリ駅（カザフスタン）経由西行きコンテナ貨物輸送量（仕向け地別）

	2018年		2019年	
	列車数	コンテナ数	列車数	コンテナ数
欧州向け	348	30374	652	57675
中央アジア	555	55335	751	74863
ペルシャ湾岸	12	1190	45	4394
カスピ海経由	1	72	43	3822
合計	916	86971	1491	140754

出所：JERTO ビジネス短信（2020年1月31日）より。

られている。例えば董（2018）によれば、鉄道輸送の価格ルールとして、中欧までの40フィートコンテナの価格はキロあたり65～70セントなので、40フィートコンテナ1個が20トンとすると、1FEUあたり約13000～14000ドル、1TEUあたり6500～7000ドルということになる。他方で辻（2019）によれば、中国政府による鉄道貨物輸送の補助金は、1FEUあたり2800ドル、1TEUあたり1400ドルであるので、輸送費の20%ほどが補助金で賄われていることになる。また、ある業者によれば、「利益を出すためにコンテナ1つあたり、1万ドルの料金を受け取る必要があるが、補助金のおかげで3000～6000ドルで済んでいる」との証言もある（ロイターニュース2018.7.1）。

それではこうした鉄道輸送と海上輸送の速度とコストの関係は、今後の両者の競争優位にどう影響するのであろうか。これを考える上で参考となる事例に、アジア発、アメリカ東海岸向け輸送がある。現在北米において西海岸と東海岸諸都市を結ぶルートには、パナマ運河経由の海上輸送ルートと、ロサンゼルス・ロングビーチ等、西海岸経由の「ミニ・ランドブリッジ」と呼ばれる大陸横断鉄道によるルートがあるが、全般的には後者の方が、やや優位にある（図1）。ただ、これは、アメリカ西岸から東岸への海上輸送には、スエズ運河より割高なパナマ運河を通過することと、運河サイズによる貨物船サイズの制約のため、より小さな貨物船を使うことによる海上輸送のコスト高がある。また、「ダブルスタックトレイン」と言われるコンテナ二段積み貨物列車の運行による鉄道輸送コストの削減効果があり、さらにアメリカ国内での鉄道輸送のため、レール軌間の違いによる国境積み替えのコストが発生しないことも大きい。結果、東アジアからニューヨーク向けの貨物輸送コストは、西海岸経由のコスト（3500ドル弱）がパナマ運河経由のオールウォーター輸送（2700ドル余）の1.3倍程度に抑えられている（輸送日数は、前者の17日に対して後者は23日）。しかし一帯一路の陸路と海路の費用差は、これよりも遥かに大きい。以上の諸研究からも、アジア－欧州間のコンテナ輸送において、陸路による鉄道輸送が主流となることは、今後も考えにくい。さらに、鉄道輸送の拡大がこのまま続けば、中国政府にとっては、重い財政負担ともなる。



出所：松田 (2019)

図 1：東アジア発米国向け貨物のルート

さらに欧州－アジア間海上輸送においては近年、「一帯一路」の「一帯」すなわち鉄道輸送に比べ、注目度は劣るものの、「一路」、すなわち海上輸送における、欧州側における海上輸送ルートの大転換の兆しが見られる。従来の欧州海上輸送の主要な玄関口は、ロッテルダムを中心とする、欧州北西部であった。これら港湾のコンテナ貨物取扱量は、2010年頃まで、欧州諸港湾全ての合計の55%余りを占め、その地位は圧倒的であった。

しかし2010年頃からアジア－欧州間貿易における、地中海、なかでも東地中海港湾経由貨物は増え始め、特に2013年から中国の「一帯一路」が始まると、その増加は顕著なものとなった。こうした増加の中心的役割を追っているのがギリシャのピレウス港である。

こうした海上輸送における新たな輸送ルートの開拓は、欧州－アジア間貿易における陸路と海路の競争優位関係にも影響を与えるであろう。例えば上海－ピレウス間の海上輸送距離は約14500km、コンテナ船の速度を時速40kmとすれば、最速15日余りで到達可能である一方、連雲港－デュイスブルク間の陸路鉄道輸送距離は約11000km 時速50kmとして、220時間（9日余り）である。さらに鉄道は通関、軌間の違いによる国境積み替えによる時間ロスという問題もあり、実際は2週間ほど掛かる。他方で海路の方も、マラッカ海峡やスエズ運河での減速、シンガポール等での途中寄港による遅れもあるが、それでも20日程度の日数であり、これなら速度においても鉄道輸送に対し、それほど遜色はなく、コスト差を考えると、輸送会社の多くは海路を選択すると思われる。一方こうした海上輸送における地中海ルートへの切り替えは、中長期的には欧州域内の地域発展など地政学にも大きな影響を与えるであろう。

それではこうした欧州港湾間の地位変動の背景には、こういった要因が関与しているのでしょうか。また、今後、ピレウスを中心とする地中海（特に東地中海）諸港の急成長は、北西欧州と地中海の港湾覇権の交替につながっていくのか、以下で検討してみたい。

3. 欧州海上物流を巡る、中心地交替の歴史

古来より、欧州経済の中心はギリシャ、ローマに代表される地中海地域にあった。その理由は、海上交易の安全性と、水上輸送規模の大きさからくる、圧倒的な低コストにある。地中海は世界最大の内海であり、外洋に流される危険がなく、台風もほとんどなく、潮の干満すらない。そのことが長年、欧州の先進地域で居続けられた最大の理由であった。

しかし7世紀に入ってイスラム勢力が台頭すると、南半部やイベリア半島はイスラム勢力の支配下に入り、西地中海の貿易は、大きく衰退する（ピレンヌ（2020））。それでもビザンツ帝国や、その海軍力の保護下にあったベネチア、ジェノバ等を中心に地中海世界は15世紀のルネサンス期頃まで繁栄を続けた。しかし15世紀頃よりオスマン帝国が台頭し、ビザンツ帝国が滅亡し、地中海世界の4分の3がオスマン帝国の支配下に入ると、欧州諸国の地中海貿易は、大きな打撃を受ける。そうした中、レコンキスタを終えたスペインやポルトガルは、オスマン帝国の重税を嫌い、アジアとの直接交易が可能な新たな交易ルートの開拓に乗り出す。結果、アフリカ南回りルートの開拓やアメリカ大陸の「発見」と、これら地域との交易拡大によって、欧州の主要な交易ルートは大西洋岸、中でも欧州北西部へとシフトし、これら地域のその後の産業革命へと繋がっていくこととなる。他方で、主要な交易ルートから外れた地中海地域は、発展に立ち遅れていくこととなった。

18世紀に入ると北西欧州に産業革命が起こり、さらに19世紀に入ってアメリカの開拓と発展が進むと北大西洋は世界の航路の中心となり、その結果、欧州物流における北西部港湾の地位は不動のものとなった。他方で欧州の対アジア貿易においては、1869年のスエズ運河の開通という大事件はあったが、それでも発展に遅れたアジアは欧州から見て限られた重要性しか持たず、北西欧州は欧州交易の中心地であり続けた。1960年代に海上輸送のコンテナ化が進んで以降も、こうした状況に変化はなく、冷戦末期の1980年代後半においても、欧州諸港湾のコンテナ貨物取扱量の3分の2を欧州北西部（ハンブルク・ルーアーブル間+イギリス）が占める一方、地中海諸港湾は22%程度に留まった。

こうした状況が変化し始めたのは、冷戦終結後である。まず、1990年代半ば以降、スエズ運河とジブラルタルを結ぶ地中海幹線航路上に、ジオイアタウロ等の、トランシップ（貨物の積替え）に特化した大規模港湾の開発が相次いだ。また、アルヘシラスやポートサイド等の既存港湾においても、著しい貨物量の伸びが見られた。その結果、2000年を過ぎた辺りには地中海港湾のシェアは33%程度まで高まる一方、北西部港湾のシェアは55%余りまで低下した。その後、2010年過ぎまで停滞期が続いたが、2010年を過ぎた辺りから、再びその伸びが加速している。その成長の中心となっているのが、東地中海北岸

諸港、なかでもギリシャのピレウスである。ピレウスのコンテナ貨物量は、2009年のギリシャ危機時直後の2010年は513000TEUと、ロッテルダムの5%未満であったが、2009年に中国遠洋海洋集団（COSCO）による租借が始まると急増し始め、さらに2016年に港全体が買収されるとさらに貨物量は増え、2019年には565万TEUとロッテルダム（1400万TEU）の40%程度まで伸び、欧州4位に浮上した。また、ピレウス以外の地中海港湾も、近年貨物量を急増させ、欧州北西部を猛追している。

ではこうしたピレウスを中心とする地中海諸港の急成長の背景には、どのような要因が関わっているのだろうか。重要要因の一つに、コンテナ物流革命によって、世界の物流ルート形成の仕組みに、大きな変化が生じたことが挙げられる。以下で考察して行こう。

4. コンテナ物流革命、港湾間の内陸貨物獲得競争と、欧州港湾の貨物シフト

1950年代にアメリカで始まった海上輸送のコンテナ化の波は、1960年代以降、世界的に普及し、輸送ルートの形成や産業の立地原理、地域発展のパターンに大変革をもたらした。

まず、コンテナ化による輸送の標準化は、ガントリークレーンの導入による、低コストで迅速な貨物の積み替えを可能にした。かつての貨物の積み下ろしは、港湾労働者の大量動員によっても、大型船の場合、1つの港での積み下ろしに1週間を要したが、今日ではコンテナ1個の積み下ろしに要する時間は僅か2分弱である。結果、大型船でも半日程度での荷役の完了が可能となった。さらにコンテナの段積みによる大量輸送が可能となったことで、貨物船の大型化が進み、国際間海上輸送コストの急低下をもたらした。

またこれに加え、1980年代以降のIT技術の急速な進歩は、製造企業にとって、遠隔地間での正確な貨物追跡や各国間での工程間分業を容易なものとした。その結果、それまで輸送がネックとなって先進国に集中してきた製造業立地の、人件費の安い途上国への工程ごとの立地展開が進むこととなった。このことが、1980年代以降のアジアを中心とする、新興国の急速な工業発展と経済成長を可能にした。結果、アジア経済の世界におけるプレゼンスは大きく高まり、世界の物流もアジアを中心とするものへと変化した。

一方で輸送船の巨大化は、船会社にとって、寄港地選択の上での貨物量の確保を重要課題とした。その結果、高速輸送が求められる中で、十分な貨物量を確保できない港湾は「抜港」され、港湾都市にとっても、集荷力を高めることが重要課題となった。この集荷力を決める要因として重要なものとして、以下の3つが挙げられる。一つは港湾が直接接する都市自身の規模、もう一つはその港湾都市からアクセス可能な内陸後背地の規模、そして最後の一つが周辺海域の港湾から取り込み可能なトランシップ（積替え）貨物量である。

これらのうち、かつて内陸輸送インフラが未発達な時代は、港と直接接する都市の規模が、港湾の集荷力を決める主因であった。しかし近年、貨物船の大型化が進行すると、巨大都市と雖も船会社の寄港を呼び込むだけの貨物量を確保することは、容易ではなくなっ

た。例えば最近では、最大級のコンテナ貨物船のサイズは2万 TEU を超えるが、1 航海での寄港都市数を仮に10 とすると、1 港あたり平均2000TEU、積みと下ろしで合わせて4000TEU の貨物が必要となる。これを毎日行うとすると、1 年で146 万 TEU もの貨物を、一つの航路だけで確保する必要がある。しかしこれほどの貨物量を確保できる都市は、世界にそう多くはない。例えば日本最大の東京港の集荷力ですら、500 万 TEU である。結果、近年アジア周辺国の経済が成長する中で、欧州向けや北米向けで、日本から直航する航路の数は大きく減少し、特に欧州向けでは大半が釜山や上海、深圳、シンガポール等での積替えとなった。このように近年では、貨物船のサイズは巨大都市の集荷力の規模をも超える時代に入ったと言える。このように個々の都市の集荷力に限界が見える中で、近年では、残りの2つの要因がより重要性を増しつつある。

そのうちまず、港湾からアクセス可能な内陸後背地の規模を決める上で重要なのが、トラック輸送を可能とする道路網（特に高速道路網）と鉄道輸送網、さらには内陸河川や運河によるバージ輸送網である。特に前の二者について、コンテナ物流革命は、重要な意味を持った。それは、インターモーダル輸送の発展による内陸後背地の拡大、広域化である。

かつての工業地帯の立地は、「港に従属」するものであった。工業都市は、最寄りの単一の港に深く依存し、港はその都市に対して独占的な地位を占めていた。その理由として、トラックなど陸上貨物輸送がまだ普及しておらず、港から内陸への貨物転送コストが非常に高かったことが挙げられる。それがコンテナ化の進展によって、巨大クレーン一つでコンテナ船からトラック、鉄道、バージへの積替輸送が非常に短時間で効率的に行えるようになり、港から内陸後背地への貨物転送のシームレス化が進んだ。そこに戦後のモータリゼーションとトラック輸送の普及、高速道路網や鉄道網の拡大が加わった結果、工業立地はそれまでの港湾隣接型の立地から解放され、より安い賃金コストとより安価で広大な土地を求めて、内陸地域へと外延的に拡大することとなった。一方で港湾都市は、これら遠方の工業都市を自らの後背地圏に組み込みながら、自身はこれらの地域の物流サービスセンターと化すことで、超巨大地域圏を形成するようになった。近年、地域間競争の単位として、「メガ・リージョン」への関心が高まっているが、その理由の一つは、こうしたコンテナ貨物船の大型化に伴うより大きな貨物集荷への要請が、より大規模な地域単位の形成を促していることが挙げられる。

一方、各港湾の内陸後背地が広域化する中、各港湾は、互いに重複し合うようになった内陸後背地の貨物確保を巡って、時には大陸規模での激しい貨物の奪い合いを展開するようになった。例えば欧州の場合、中欧の貨物は従来の北西部巨大港湾に加え、アドリア海やリグリア海岸、バルト海など輸送選択肢は広がってきている。そうした中で、特に直接後背地の規模には恵まれなくとも、内陸地域へのアクセスに潜在的に優位性を有する港湾にとっては、これら地域へのアクセスを強化するためのインフラ整備と輸送サービスの拡充が、優位を顕在化する上での重要な課題となっている。

一方、巨大化する貨物量を取り込む上で、もう一つ重要性を増しつつあるのが、周辺港

湾からのトランシップ貨物の取り込みである。その際、重要となるのが国際幹線航路への近接性であるが、これを決める上で重要なのが、海峡部、運河の出入り口、半島の先といった、恵まれた地理的立地条件である。これらの港湾は幹線ルートから外れた周辺港湾へのフィーダー輸送に適していることから、周辺港湾からの寄港を呼び込みやすく、またひとたび航路が集まると、貨物量の拡大と寄港数の拡大の好循環が起こるようになる。その結果、立地条件に恵まれた港湾の中には、トランシップにほとんど特化することで、ハブ港湾と化すものも出てきた。欧州地域では、特に1990年代以降の地中海地域で、こうしたタイプの港湾が台頭してきている（例えばジオイアタウロ、アルヘシラス、ポートサイド、ピレウスなど）。コンテナ貨物船の大型化が進む中で、船会社は貨物量確保のため、ますます少数の大型港湾に寄港数を絞り込みつつあり、そうした中で、こうしたトランシップ・ハブ港湾の重要性は増しつつある。

以上みてきたように、コンテナ化によって規模の経済の作用が強まる中、貨物の取り込みを巡る競争が及ぶ地理的範囲が極めて広域に拡大し、規模の経済を通じた巨大ハブ港湾の形成を促すようになった。では、こうしたコンテナ物流革命による地域間の輸送ルートの形成メカニズムの変化は、近年の欧州の各地域の物流ルートの変化と港湾間競争に、いかなる影響を与えているのであろうか。次に見て行こう。

5. 北西欧州港湾から、地中海港湾への交易ルートのシフトをもたらしたもの

1960年代のコンテナ化の進展後も、欧州における海上輸送の中心は、欧州北西部であり続けた。アジア - 欧州航路においても、船会社の多くはアジアから欧州に向かう際、スエズ運河通過後、地中海を素通りし、北西欧州へ直航するルートを選択した。こうした北西欧州のコンテナ船の寄港を呼び込む上での最大の強みは、その人口規模と経済力にある。ロッテルダムを取り巻く独仏英、ベネルクスの6か国は、現在でも、ロシアを除く欧州全体の人口の40%、GDPの55%弱を占め、また冷戦時代は、さらに高い集中度であった。こうした巨大な経済力に加え、北西欧州はライン・スケルト川、エルベ川と、これらを結ぶ運河等を用いた水運による、低コストでの後背地貨物転送網が充実しており、さらに鉄道、高速道路などの内陸輸送インフラも整っている。また、世界最大の経済大国アメリカへのアクセスの良さも重要であった。ところが先にも述べたように、1989年の冷戦終結後、欧州の港湾間の競争優位は、次第に地中海港湾へとシフトしていく。その背景には、いかなる要因が関わっていたのであろうか。

まず挙げられるのが、冷戦終結に伴う、欧州経済の中東欧への重心のシフトである。1989年の冷戦終結後、旧社会主義圏の国々の多くは、1990年代には市場経済への移行に伴う経済混乱に見舞われ、当初成長は停滞した。また、ユーゴ紛争やコソボ紛争等バルカン情勢の不安定さもあった。しかし2000年頃から情勢は落ち着き、これら諸国は賃金コストの安さもあって、高成長の波に乗る。2004年にはEUの東方拡大で旧共産圏諸国を

中心に EU 加盟国が一気に増え、さらに 2007 年にはルーマニア、ブルガリアも EU に加盟した。結果、これら諸国の成長はさらに後押しされ、欧州経済に占める比重も大きく増加した。例えば欧州中部やバルカン半島、バルト地域の欧州経済全体に占める GDP シェアは、2000 年の 8.33% から、2019 年には 13.71% と、1.6 倍余りに増加している² (表 2)。

表 2：欧州各地域の GDP シェアおよび人口シェア

	2000	2005	2010	2015	2019	2019修正	2019人口	2019人口修正
北欧	7.75	7.72	8.20	8.10	7.88	7.88	4.47	4.47
西欧	63.71	60.64	58.18	61.45	60.15	47.31	42.04	34.48
西地中海	19.75	20.96	20.73	18.20	18.26	24.76	19.21	22.91
中部	3.68	4.24	4.73	4.62	5.09	11.43	6.01	9.87
バルト	2.22	2.56	3.36	3.51	3.88	3.88	8.72	8.72
バルカン	2.43	3.13	3.63	3.15	3.51	3.51	9.59	9.59
黒海	0.47	0.74	1.18	0.97	1.23	1.23	9.96	9.96

こうした動きは、当初はこれら経済に地理的に近いドイツ経済に恩恵を与えた。また、ハンブルクやブレーメルハーフェンといったドイツの港湾も、当初はこれら中東欧地域からの貨物取扱量の拡大の恩恵を受けることができた。なぜならこれら港湾は、欧州北西部 6 大港湾の中で最も東に位置し、さらに欧州港湾の中でも最も充実した後背地鉄道輸送網を有していたからである。ハンブルクのコンテナ貨物取扱量は、一時はアントワープを抜き、2005 年頃には首位ロッテルダムに肉薄した (表 3)。しかしその後は伸び悩み、再びアントワープに抜き返され、2014 年に 977 万 TEU のピークを記録した後は、貨物の絶対量でも漸減傾向にあり、2019 年には 926 万 TEU にまで低下した。ブレーメルハーフェンも同様の傾向で、2012 年に 611 万 TEU のピークを記録した後、2019 年には 487 万 TEU まで減少している。こうしたドイツ港湾の地位低下は、なぜ起こったのであろうか。

その一因は、ブレーメルハーフェンから 20km 余り西のウィルヘルムスハーフェンの深水港開発がある。しかし同港は急成長しているとは言え、そのコンテナ貨物量は 2018 年で 65 万 TEU 余りであり、影響は限定的である。もう一つの要因は、2014 年に起こったウクライナ紛争と、欧米の対ロシア制裁の影響である。ハンブルクとブレーメルハーフェンは、ロシアを含むバルト海奥部港湾への貨物転送割合が高く、その分、経済制裁の影響が現れやすい。さらに、重要な後背地の一つであったポーランドからの貨物も、近年のグダニスク港の高成長に奪われつつある。グダニスク港のコンテナ貨物取扱量は 2015 年、100 万 TEU を突破し、2019 年には 207 万 TEU にも達した。また同港は、チェコやスロバキア、ベラルーシ、バルト海方面からのトランシップ貨物の取り込みも増加させている。

表3：欧州主要港のコンテナ貨物取扱量の推移

		総量 (1000TEU)						シェア					
		1995	2000	2005	2010	2015	2019	1995	2000	2005	2010	2015	2019
北 西 部	ロッテルダム	4787	6275	9300	11146	11577	14811	24.76	18.62	18.99	19.85	17.43	19.31
	アントワープ	2329	4082	6482	8468	9370	11860	12.05	12.12	13.24	15.08	14.11	15.46
	ハンブルク	2890	4244	8088	7900	8848	9259	14.95	12.60	16.52	14.07	13.32	12.07
	ブレーメン	1526	2712	3736	4871	5467	4871	7.90	8.05	7.63	8.68	8.23	6.35
	フェリックストウ	1898	2800	2700	3400	4043	3778	9.82	8.31	5.51	6.06	6.09	4.93
	ルアーブル	970	1465	2119	2358	2560	2786	5.02	4.35	4.33	4.20	3.85	3.63
	サウサンプトン	610	1062	1375	1540	1956	1925	3.16	3.15	2.81	2.74	2.94	2.51
小計		15011	22641	33799	39684	43821	49290	77.65	67.20	69.03	70.69	65.97	64.26
地 中 海	アルヘシラス	1155	2009	3180	2810	4516	5120	5.97	5.96	6.49	5.01	6.80	6.68
	バレンシア	672	1308	2410	4207	4609	5441	3.48	3.88	4.92	7.49	6.94	7.09
	ピレウス	498	1161	1395	513	3360	5650	2.58	3.45	2.85	0.91	5.06	7.37
	マルタ	692	1033	1321	2371	3064	2720	3.58	3.07	2.70	4.22	4.61	3.55
	ジオイアタウロ	0	2653	3161	2851	3030	2523	0.00	7.87	6.46	5.08	4.56	3.29
	ジェノバ	615	1501	1625	1759	2079	2635	3.18	4.45	3.32	3.13	3.13	3.44
	バルセロナ	689	1388	2071	1946	1950	3324	3.57	4.12	4.23	3.47	2.94	4.33
小計		4321	11052	15162	16457	22608	27413	22.35	32.80	30.97	29.31	34.03	35.74
計		19332	33693	48961	56141	66429	76703	100	100	100	100	100	100
参考	ポートサイド	300	504	1621	3475	3850	3816	1.55	1.50	3.31	6.19	5.80	4.98
	タンジェ	0	0	0	2058	2964	4802	0.00	0.00	0.00	3.67	4.46	6.26

出所：Lloyds List “One Hundred Ports” 各年度版および各港ホームページより集計。なお、ポートサイドおよびタンジェのシェアは、欧州主要港の合計値に対する割合。

しかしもう一つ、重要要因として、アジア諸国の経済発展の進捗と、欧州との貿易規模拡大に伴う、地中海ルートへの貨物輸送の切替えの動きも見逃せない。1980年代後半以降、アジア諸国は高成長の波に乗り、世界経済に占めるプレゼンスも大きく拡大した。例えば2000年から2018年にかけて、世界のGDPに占めるアジアの割合は、世界の約4分の1から3分の1へと拡大しているのに対し、北米はその逆の傾向を示している。

結果、欧州にとってアジアは貿易規模でも北米以上に重要な地域となった。欧州の2000年から2018年までの世界各地域との貿易割合の推移を見ると、輸出シェアは米州とアジアで逆転し、また輸入シェアは2000年時点では米州とアジアが拮抗していたのが、2018年時点ではアジアが米州の2倍余りとなった(表4)。なかでも増加が著しいのが中東欧や東地中海地域であり、輸出においては同期間に、対米州が計11.58%から13.86%への増加であるのに対し、対アジアは8.12%から19.00%へ、輸入においては対米州が12.84%から14.16%への増加であるのに対し、対アジアは19.19%から49.93%へと急増している。一方これまでの欧州貿易の中心であった西欧、北欧の欧州貿易全体に占める割合は、今なお圧倒的とは言え、徐々に低下している。こうしたアジアとの貿易拡大は、アジアに近く、対アジア貿易の主要ルートである、地中海ルート上のトランシップ型諸港湾の重要性を高めることとなった。地中海港湾の貨物シェアは、ポートサイドや近年成長著しいタ

表4：欧州の世界各地域との貿易シェアの推移（単位：パーミル（%））

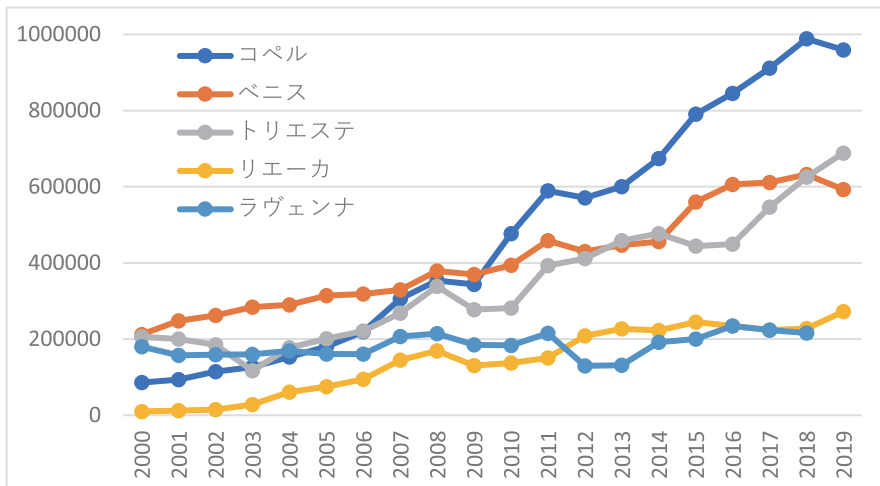
2000年	輸出					輸入				
	to					from				
	欧州域内	ロシア及び中央アジア	米州	アジア及びオセアニア	世界	欧州域内	ロシア及び中央アジア	米州	アジア及びオセアニア	世界
北欧	68.43	1.26	11.17	8.69	90.44	52.51	1.89	6.40	7.50	68.68
西欧	479.54	5.01	84.65	61.86	645.19	414.36	11.37	79.72	98.30	618.75
西地中海	105.98	1.20	19.62	11.41	142.15	110.88	3.11	14.06	19.53	154.46
中部	47.83	0.74	2.93	2.20	54.01	45.21	3.29	3.38	4.92	57.27
バルト	14.73	2.08	0.81	0.46	18.24	17.02	4.89	1.35	2.03	25.44
バルカン	10.99	0.24	0.79	0.47	12.80	16.72	2.05	1.24	3.04	23.33
東地中海	18.65	0.54	6.60	4.29	30.76	27.01	2.30	6.52	8.84	45.68
黒海	3.38	1.69	0.45	0.70	6.41	2.62	3.00	0.35	0.36	6.39
計	749.54	12.75	127.02	90.07	1000.00	686.35	31.88	113.02	144.52	1000.00
2010年	to					from				
	欧州域内	ロシア及び中央アジア	米州	アジア及びオセアニア	世界	欧州域内	ロシア及び中央アジア	米州	アジア及びオセアニア	世界
北欧	58.42	2.19	7.41	8.53	77.75	46.88	3.88	4.57	8.72	64.60
西欧	422.53	12.48	67.33	81.11	599.80	369.38	16.69	59.75	106.12	566.03
西地中海	93.48	2.67	12.67	13.39	128.03	96.19	5.64	11.43	25.12	146.72
中部	70.44	2.59	3.27	4.59	81.55	56.32	4.26	2.49	11.91	75.44
バルト	31.99	4.37	1.48	1.38	39.64	26.70	8.19	1.87	6.25	43.32
バルカン	19.53	0.56	0.76	1.14	22.50	25.93	3.79	1.39	4.43	35.78
東地中海	19.04	1.49	5.36	8.76	36.48	27.62	4.99	6.43	15.33	55.37
黒海	7.90	3.05	0.81	2.21	14.24	6.94	3.02	0.53	2.21	12.75
計	723.33	29.40	99.08	121.11	1000.00	655.95	50.47	88.46	180.09	1000.00
2018年	to					from				
	欧州域内	ロシア及び中央アジア	米州	アジア及びオセアニア	世界	欧州域内	ロシア及び中央アジア	米州	アジア及びオセアニア	世界
北欧	49.32	1.10	5.39	7.45	64.20	46.27	2.89	4.01	8.26	62.05
西欧	389.58	8.64	74.26	96.47	582.59	359.22	13.54	58.78	106.23	551.95
西地中海	94.96	1.94	16.28	15.27	134.30	91.18	4.09	10.83	23.75	136.96
中部	78.01	1.75	4.88	5.03	90.43	64.28	2.90	3.07	14.36	85.08
バルト	41.88	4.40	2.41	2.27	51.55	33.83	8.18	2.35	9.39	54.16
バルカン	25.47	0.51	1.01	1.70	29.27	30.66	2.74	0.94	5.18	39.86
東地中海	20.49	1.05	5.14	8.18	37.06	25.88	5.06	6.94	18.44	57.45
黒海	7.04	0.97	0.42	1.82	10.60	6.91	2.02	0.86	2.56	12.49
計	706.75	20.36	109.78	138.19	1000.00	658.22	41.42	87.79	188.16	1000.00

出所：comtrade データより集計。なお、「東地中海」にはトルコ、エジプト、イスラエル、シリア、レバノンのデータが含まれている。

ンジェ（モロッコ）を加えると、2019年には北西欧州の73%にも達している（表3）³。他方で中東欧地域の発展に伴うアジアとの貿易拡大は、これら地域でアジアとのより短距離、短時間での輸送ニーズの拡大へとつながった。その結果、地中海北岸部諸港湾、なかでもアドリア海諸港湾における、コンテナ貨物の取扱量が急増している。アドリア海北部は、アジアとの近さが強みで、海上輸送距離はロッテルダムより4000km、輸送日数にして4日以上短く、また湾奥部に位置することから、特に中欧地域への陸上輸送距離が短く、輸送コストも低い。しかし従来は、乏しく老朽化したインフラが、これら地域との陸上輸送サービス発展のネックとなっていた。また、貨物量の少なさが輸送規模や輸送頻度の低下へと繋がり、そのことがコストと利便性の面での不利による、さらなる貨物量の減少という悪循環を生んできた。結果、これらの地域は2010年頃まで、欧州北西部港湾に、貨

物の多くを奪われてきた。

しかし2000年代後半頃から、これら地域では港と内陸を結ぶ輸送インフラの整備と、これに伴う新たな輸送業者の参入が、内陸後背地の急拡大と、中東欧地域の成長に伴う、貨物量の急増を招いている(図2)。結果、2010年代以降、これら港湾に寄港するコンテナ船のサイズも拡大しており、輸送コストの低下や寄港数、寄港頻度の増加との好循環も起こっている。最近では、船会社によるアジアからの直航輸送サービスも増加している。こうした動きも、ドイツ港湾が停滞している一因と考えられる。そこで次に、これら地中海北岸部港湾における陸路インフラ整備と内陸輸送サービスの発展について見て行こう。



出所：Port of Koper, Annual Report 及び Twrdy and Batista (2014) 図より作成。

図2：アドリア海北部5港のコンテナ貨物取扱量の推移

6. 地中海北岸諸港湾と中東欧の陸路連結強化と貨物取り込みの動き

近年、欧州の対アジア貿易において、欧州内陸部から地中海北岸部港湾への貨物流動が拡大している。それが特に著しい地域としてまず、アドリア海北部港湾が挙げられる。例えばスロベニアのコペルは、2000年時点でのコンテナ貨物取扱量は85742TEUと、同年のロッテルダムの1.4%に過ぎなかった。それが、2018年には988000TEUと急増し、同年のロッテルダムの6.8%にまで増加している。

こうしたコペルの貨物急増の背景として、後背地諸国との陸路輸送連結の強化がある。元々スロベニア自身の人口規模は200万人に過ぎず、コペルは当初から、オーストリアやハンガリーなど、旧オーストリア帝国圏の内陸後背地国への貨物転送を前提とした港湾戦略を立てていた。2004年にはスロベニアのEU加盟によって、EU諸国との制度的障壁が取り払われ、さらにその後も後背地へのアクセスは年々強化されている。物流会社の注目度も次第に高まり、2014年には日本の日通が拠点を置いた。また2015年には、ダイムラ

ーがコペルを輸出ハブ港とした結果、コペルは2017年には欧州9位（年74万台）の自動車輸出港ターミナルに成長した（Port of Koper ニュース 2019.5.15）。

また、後背地圏の広がりも当初はオーストリア、ハンガリーが中心であったのが、近年は、チェコ、スロバキアにも広がっている（表5）。それを支えているのが鉄道輸送サービスの急増である。2017年時点でのコペルの鉄道貨物取扱量は、欧州6位であり（表6）、2019年時点での1日当たりの列車発着数は20～24本となっている。また、Divaca-Koper間27kmの鉄道複線化事業も計画されており、2026年に運行開始予定である。オーストリアについては2018年の1月には、Metransによる、リンツとの週3便の直行輸送サービスが始まり（Port of Koper ニュース 2018.1.16）、2019年の5月には、コペルとザルツブルク、Ennsとを結ぶ週2回の鉄道輸送が開始された（Port of Koper ニュース 2019.5.7）。また、ハンガリーについては、既存のブダペスト郊外との週3便の輸送サービスに加え、2018年3月、Integrail社による、ブダペストとの週2便の新たな直行輸送サービスは始まった（Port of Koper ニュース 2018.3.13）。

表6：欧州主要鉄道輸送港の、後背地市場輸送規模（TEU）と成長率（2015～17年：％）

		鉄道輸送量	成長率			鉄道輸送量	成長率
ハンブルク	ドイツ	2333774	1	アントワープ	ベルギー	476000	14
ブレーメルハーフェン	ドイツ	1134000	5	ラスベシア	イタリア	350000	12
フェリックストウ	イギリス	1000000	10	ジェノバ	イタリア	320925	5
ロッテルダム	オランダ	915000	3	コンスタンツァ	ルーマニア	270006	
グダニスク	ポーランド	610306	64	バルセロナ	スペイン	243605	14
コペル	スロベニア	480681	13	トリエステ	イタリア	181522	63

出所：Rail Freight Com. 2019年2月19日記事

表5：コペルの国別後背地市場シェア（％）

	2001年	2012年
スロベニア	34.1	28.9
オーストリア	25.1	26.7
イタリア	10.1	9.4
ハンガリー	4.9	7.7
スロバキア	3.2	6.5
ドイツ	0.7	1.4
チェコ	0.9	1.8
その他	21	17.6

出所：OECD (2015)

表7：Baltic Rail trainによる、コペル～ポーランド間のコンテナ輸送量（TEU）

2011	150	概数		2016	9047
2012	1100	概数		2017	10321
2013	3200	概数		2018	13464
2014	4693			2019	17200
2015	6097				

出所：Rail Freight Com.

2019年2月19日記事より作成

また、チェコについてはAdvanced World Transport社が、2018年12月、スロベニアのPrimol-Railを買収し、ポーランドからコペル近郊への直行運航を開始した⁴（Rail Freight.

Com 2018.12.18、2019.2.8、2019.3.13、2020.1.27 記事)。またスロバキアは、既にコペルにとって3番目に大きな市場であり、既に Dunajska Streda との間に週14便、Zilina に週10便、ブラチスラバにも週7便のサービスが存在し (Rail Freight. Com 2020.1.27 記事)、さらに2020年1月にはブラチスラバとの間で新たに週2便、所要20時間の直行シャトル列車サービスが始まった (Port of Koper ニュース 2020.1.24)

2019年9月には、ルーマニア南部とブダペストとの週1便の鉄道輸送サービスが始まった (Port of Koper ニュース 2019.9.27)。また、2011年にはエストニアの Baltic Rail による、ポーランド南部-コペルを33時間で結ぶ、コンテナ列車サービスが開始された。2018年には運行本数が341便に拡大し、ポーランドとの貨物量も、極東からの輸入を中心に2019年には17200TEUに達した (表7)。さらにポーランドとバルト諸国を結ぶ鉄道が建設中であり、将来的にはバルト方面からの貨物取込みも考えられる。OECDの予測では、2030年のコペルのコンテナ貨物量は、200万TEUに達すると見込まれている。

さらにコペルにとって、将来的に最大の市場と見られるのが、南ドイツ (バイエルン、バーデン・ヴュルテンブルク両州) である。両州はドイツ人口の28.5%、GDPの3分の1ほども占めるが、コペルとの結びつきが近年強まってきている。その背景にはミュンヘンとコペルの距離の近さ (ハンブルクより250km短い)、輸送時間の短さとコストの安さがある (Port of Koper ニュース 2017.3.16)。Drewryによる推計によれば、コペル-上海間の輸送日数は、ハンブルクが34日であるのに対し、コペルは29日と優位にある (表8)。2018年2月には、Adria Combi による、ミュンヘンとの週3便の直行輸送サービスが開始された (Port of Koper ニュース 2018.2.27、2018.10.25)。さらに2019年6月には、TFG Transfracht が同社の輸送サービスをコペルに接続し、週1便のミュンヘンからザルツブルクを経て、コペルへの直行輸送サービスが開始された (以前はザルツブルク積み替え (Rail Freight. Com 2019.6.5 記事))。

とは言え、コペルはドイツ南部市場をまだ殆ど開拓できていない (表9)。また、同表には含まれていないが、ポーランドも人口3800万余と中東欧最大でその潜在力は大きく、これら市場をどこまで取り込めるかが、今後の成長のカギである。

アドリア海北部でコペルに次いで有力なのが、トリエステである。同港のコンテナ貨物量は、近年成長が著しく、PortSEurope 記事によれば、2019年には79万TEUと、コペル (同年959000TEU) に迫っている (PortSEurope 2020.2.27 記事)。その成長を支えているのが、後背地鉄道輸送サービス網の充実である。トリエステの鉄道輸送サービスは、オーストリア、ハンガリー、ドイツ各地を中心に広がっており (Trieste marine terminal 記事)、その成長速度も著しく、2016年には年5600本だった貨物列車の発着本数は、2018年には10000本に達した。また、このほか2019年には、ルクセンブルクへのシャトルトレインの増便 (週9便→12便) もなされている (Rail Freight. Com 2019.6.10 記事)。

表8：欧州各港の上海－ミュンヘン間の輸送日数(日)および輸送コスト(ドル)

輸送日数				輸送コスト				
	海上輸送	陸上輸送	計		海上運賃	荷揚げ	鉄道輸送	計
アントワープ	29.0	4.0	33.0	アントワープ	2160	190	580	2930
ハンブルク	31.0	3.0	34.0	ハンブルク	2160	240	440	2840
ロッテルダム	29.0	3.0	32.0	ロッテルダム	2160	200	460	2820
ジェノバ	27.0	5.5	32.5	ジェノバ	2010	190	1120	3320
コベル	24.0	5.0	29.0	コベル	2010	150	480	2640
トリエステ	26.0	3.5	29.5	トリエステ	2010	180	520	2710
リエーカ	30.0	5.5	35.5	リエーカ	2010	150	600	2760

出所：Port of Koper ニュース 2017.3.16

表9：コベルの潜在コンテナ市場規模 (1000TEU)

	輸入	輸出	計	2010年市場	潜在市場
オーストリア	244	433	677	142	536
ハンガリー	111	105	216	142	74
チェコ	241	173	414	36	378
スロバキア	147	91	238	93	145
ドイツ南部	1003	1103	2106	7	2098
計	1746	1905	3650	420	3230

出所：OECD (2015)

こうしたトリエステの成長を今後さらに後押しそうなのが、中国との関係強化である。2019年3月、イタリア政府は中国との間で一帯一路協力の覚書を締結したが、その中心的プロジェクトとなったのが、トリエステ港の機能強化、ターミナルや鉄道網整備への中国国有企業の投資（日経新聞 2019年3月24日朝刊）である。

なお、コベル、トリエステ両港の直線距離は、僅か10km余に過ぎない。スロベニアのEU加盟に伴い、将来的には貨物の相互融通や、一体運用による機能強化も期待される。さらにコベル、トリエステにベネチア、リエーカ、ラヴェンナを加えたアドリア海北部5港は2010年に、NAPA (Northern Adriatic Port Association) を結成し、相互補完によるアドリア海北部への寄港強化を図っている。5港合わせたコンテナ取扱量は2000年には70万TEU程度であったが2000年代に急増し、2019年には273万TEUまで増加した。

今後これら5港の貨物量は、2030年までに600万TEUに到達するとの予測がなされている(OECD 2015)。このうち3分の1をコベルが占めると考えられている。なお、同推計は、こうした貨物増加の一部(10%)は、欧州北部港湾からの貨物切り替えとの前提で推計を行っている。実際例えばオーストリアからコベルに流れるコンテナ貨物量は、2009～18年の間に6倍以上(225000TEU)に急増している(注：うち鉄道50%、道路50%(Port of Koper ニュース 2019.3.19))。それでも2019年時点でのオーストリアの利用港湾のうち、

欧州北部港湾の割合は60%である一方、アドリア海および黒海港湾の割合は40%（うちコペル33%）であり、なお切り替えの余地は大きいと言える（Port of Koper ニュース2019.7.2）。さらに今後はオーストリア西部とイタリア北東部を結ぶプレナー・ベース・トンネルが、2026年に完成予定であり、ドイツ南部に対するアドリア海北部港湾の集荷力の強化にもつながるであろう。

一方、イタリア半島の西、リグリア海方面でも近年、ジェノバの貨物量の急増がみられる（2011年128万TEU→2019年264万TEU）。2018年にはモランディ橋の崩落事故と嵐の直撃で一時伸びは鈍ったが、その後、橋は掛け直された。さらに今後は後背地との鉄道貨物輸送連結が大幅に拡充される見込みである。例えば2019年にはPSAによって、スイスとの間で週3便の鉄道直行輸送サービスが始まっており、欧州北部まで6日間の輸送時間の節減に繋がるという（Port of Genoa ニュース2019.6.27）。さらに現在、アペニン山脈をポー渓谷まで貫く第三鉄道計画（Terzo Valico）が進行中であり、2023年の完成後は、貨物鉄道の運行本数は、現在の一日45便から120便へと大きく増大するとともに、コンテナ貨物取扱量も500万TEUに達する見込みという（Port of Genoa ニュース2017.9.4）。加えて近年、アルプスを貫き、地中海港湾と欧州中央部を結ぶトンネル計画が完成に近付いている。このうちゴツタルト・ベース・トンネルは2016年、これと補完的なチェネリー・ベース・トンネルも2020年には完成し、リグリアからスイス、ドイツ南部へのアクセスが大きく改善された。

以上みてきたように、アジアと欧州を、従来の欧州北西部に替わって地中海北岸経由で結ぶ動きは、今世紀に入ってますます強まりつつある。

7. 一帯一路とピレウス買収の衝撃

さらに近年、アジア - 欧州間物流の、地中海ルートへの切替えを、一気に推し進める事態が進行している。それが中国のギリシャ、ピレウス港への進出である。2009年、Cosco（中国遠洋海洋集団）はピレウス港の第2、第3埠頭の35年間の経営権を6億ユーロで取得し、その結果2010年には51万TEUに低迷していたピレウスのコンテナ貨物量は激増へと転じた。さらに2013年、「一帯一路」政策が打ち出されると、中国のピレウス進出の動きは加速する。2016年、ピレウスが民営化されると、COSCOは同港の買収に乗り出し、世界に衝撃を与えた。これによってCOSCOは第2、第3埠頭の開発に乗り出し、コンテナ取扱量はさらに急増した。2019年にはピレウスのコンテナ貨物取扱量は565万TEUと地中海トップとなり、欧州全体でも4位となった。今後はさらに第4埠頭（取扱能力300万TEU）を建設する計画もあり（GRECODO 2019.11.29 および日経新聞2019.11.13記事）、将来的には、さらなる投資で1000万TEUという、欧州北西部三大港湾に匹敵する貨物量を目指すという⁵。

では、中国はなぜ、ピレウスに着目したのであろうか。理由は同港の立地にある。ピレ

ウスは欧州から見てスエズ運河に最も近く、同運河から来た貨物の地中海各地や黒海方面への転送、或いはその逆に欧州各地からの貨物を集束し、アジアへ転送することに適する。上海－ピレウス間の輸送日数は22日程度（最速は20日程度）とロッテルダムより10日も短く、鉄道輸送の15～18日とも伍し得る。また、元々地中海港湾には潮の干満や、潮待ちによる時間のロスもなく、天候にも恵まれている。加えて2009年のギリシャ危機後の価格条件面での有利性もあったと考えられる。

ピレウスが中国の手に渡った結果、同港ではインフラ整備のための巨額投資計画が加速している（Port of Peraeus プレスリリース 2019.11.11）。新港湾物流センターの開発や、クルーズ客ハンドリング設備の建設、自動車積み下ろし施設の拡張やコンテナターミナルの更新が計画されている。また、ファーウェイによる、ピレウス港のネットワークインフラの近代化も進められている（プレスリリース 2018.1.25）。また、他にも中国電網によるギリシャの電力会社、ADMIEの株式24%取得（2017年、3.2憶ユーロ）、中国国際航空の北京－アテネ直行便運航開始（2017年）、復星集団による、ギリシャ企業と組んだアテネ国際空港の再開発（Tzogopoulos, G. N. 2018）など、中国は様々な形でギリシャ経済全体への関与を深めている。

さらに中国は、ピレウスを起点に、バルカン半島や中東欧全体への陸路輸送網の整備も推し進めている。またそのための、中国主導の中欧、東欧とのつながりを強化する枠組みとして、2012年には「16 + 1 イニシアティブ」を発足させた。その狙いは、鉄道、道路輸送等による、陸路後背地貨物の取り込みである。例えばメディアでも度々報じられている、ハンガリー・セルビアを結ぶ高速鉄道の建設（2023年末完成予定）は、その代表例である。また、中欧陸海快線（OceanRail Logistics : Coscoの子会社）による、ギリシャの鉄道会社 Piraeus Europe Asia Rail Logistics の買収もなされた。その狙いはインターモダル輸送（China-Europe Land-Sea Express Line）の強化にあり、2019年の列車運行本数は1000本超、貨物量は80000TEUに達する見込みである。

加えて近年、ドナウ川からMorava河、Vardar河に沿って、エーゲ海に至る運河計画も持ち上がっており、開通すれば、バルカン半島を垂直方向に結ぶリンクもさらに強化されよう（Tzogopoulos, G. N. 2018）。さらにルーマニア、ブルガリアから、黒海沿いに、ドナウ川に至る高速鉄道建設計画もある。但し、近年はプロジェクトの採算性の問題や中国の人権状況を巡る中東欧諸国との関係悪化、地元の反発、さらにはコロナ危機もあり、ここ数年、中国からの投資は停滞気味である。

一方、こうしたバルカン中東欧地域での動きに加え、近年中国は、それ以外の地中海各地港湾への布石も打っている。例えば先に述べた、トリエステ港への投資に加え、2016年にはジェノバ港のVado reefer Terminalを運営するVado Holdingsの株式40%を取得し（ジェトロ「欧州における中国の『一帯一路』構想と同国の投資・プロジェクトの実像 2018.3）、また2015年にはCoscoおよび中国招商局による、トルコ、アンバルリ（イスタンブール）Kumportの取得がなされた結果、Kumportのコンテナ取扱量は激増した。さら

に2017年にはCoscoがバレンシア港（マドリードの外港）、Noatum Port's Valencia ターミナルの株を取得した（51%、2.24億ドル）。同港のコンテナ貨物取扱能力350万TEU、2017年の取扱量は240万TEUと、同年のバレンシア港全体の取扱量（483万TEU）の半分にも達する。以上のような、バルカン・中東欧・地中海各方面でのインフラ整備を束ねる、いわば「龍の頭」に位置するのがピレウスである。近年のピレウスの急成長を支えている要因の一つが、こうした周辺各地域との転送貨物の取り込みである。

一方ポートサイドは、スエズ運河の出口という立地条件に加え、人口1億近くのエジプト市場という後背地も有することから、当初、地中海の中でも筆者が最も注目していた港湾であり、またコンテナ貨物取扱量も2000年の50万TEUほどから、2011年には430万TEUへと躍進していたが、2011年と2013年のエジプトの政変を境に貨物量は伸び悩み、また欧州への鉄道・道路輸送が不可能であることもあって、中国はピレウスを選んだと考えられる。ポートサイドのその後の貨物量は、2015年のスエズ運河拡張プロジェクトの完成によって、1日の通航量が以前の49から97に倍増したにも拘らず、貨物量は2018年時点でも305万TEUと停滞していた。しかし2019年には382万TEUと、再び前年度比25%の激増を見せており、その立地潜在力からも、今後の展開に目が離せない。

8. 結語：「地中海」の復権？

以上のように、アジア－欧州間交易は、従来の北西欧州に代わり、ピレウスから地中海北岸部を経由するルートへの切替えが進行している。ではこのことは今後、欧州域内の主要な海上交易ルートを巡る地域間覇権の交替に繋がるのであろうか。ここで重要となるのが、各ルートの利用対象となる沿線地域の潜在的市場規模である。

まず、欧州各地域のGDP規模を比較すると、欧州北西部港湾の主要な利用者である西欧、北欧のGDPシェア合計は、2000年の71.5%から、2019年には68.0%と低下傾向にはあるが、なお高い（表2）。しかし、「西欧」に含まれる地域のうち、ドイツ南部およびフランス南東部地域は、今後アジアとの貿易において、地中海ルートを利用する可能性が高まるため、これら地域のGDPを、西欧から地中海、および中部欧州に分類し直すと、西地中海、中欧、バルカン、バルト、黒海諸地域のシェアは45%近くに上がる（表2「修正」値）。さらに、欧州東部地域は一人あたりGDPが今なお低いと、これが将来的に上昇し、西欧の水準に追い付いてくるとすると、各地域のGDPシェアは人口シェアに近付いてくると考えられる。そこで、人口シェアを比較すると、西欧、北欧以外のシェア合計は53.5%、さらにドイツ南部やフランス南東部を含めると、61.1%にもなる。実際には、バルト海沿岸部地域は北西欧州港湾経由の貿易割合が今後も、特に米大陸との貿易ではかなり高く止まると考えられるため、これほどのシェアにはならないであろうが、それでも今後、地中海諸港が対アジア貿易をテコに、従来の交易の中心であった北西欧州に拮抗し得る存在に成長する可能性はかなり高いであろう。また、貨物量の増加それ自体が寄港回数

の増加と航路の拡大によるさらなる貨物量の増大という好循環を生むメカニズムもある。

世界の歴史において、通商ルートの変化は地域発展パターンや地域間覇権の交替に、多大な影響を与えてきた。欧州地域においても16世紀の通商ルートの切替えは、地中海から北西欧州への覇権交替を生んだ。それから400年余り、アジア新興国の台頭に伴う欧州のアジアとの貿易拡大は、欧州経済の東方シフトと相まって、再び欧州の主要交易ルートを地中海へと引き戻している。このことは今後、欧州域内の地域発展パターンを変え、欧州の地政学を大きく左右するかも知れない。

注

- 1 なお、これ以外にも、ロシアの「シベリア・ランドブリッジ」を行き来する貨物量が、95万TEUに達している。
- 2 なお、バルト地域にはバルト3国の他、ポーランドとベラルーシを含めた。なお、欧州中部にはオーストリアを含むため、これを除外すると、伸び率はさらに高くなる。
- 3 タンジェは2007年の開港から日が浅いが、急成長の背景にはジブラルタルという好立地に加え、これを活かした後背地への経済特区の設置、中でも自動車産業の誘致がある。タンジェのコンテナ貨物取扱能力は、近い将来900万TEUにも達する見込みである。
- 4 以前はスロベニア国境で現地業者への積み替えを行っていたが、買収によって、スロベニア国内でのライセンスが取得でき、直行輸送が可能となった。
- 5 但し同計画は、地元の反対で当局に否決され、今後の進展には不透明性も残る。

参考文献

- Glyniadakis, P. P. (2015/2016) "The Case of the Piraeus Port as a Gateway for the Balkan Region and Central-Eastern European Countries", Erasmus University, Rotterdam.
- Notteboom, T. and Landen, P. W. (2015) "Container Port Competition in Europe", in Lee, C.Y. and Meng, Q. 'Handbook of Ocean Container Transport Logistics', Springer
- Twrdy and Batista (2014) "Port Competition in North Adriatic", in 'Nase more' 61 (3-4), pp.47-51.
- Arsim Ejupi (2018) "The idea of Morava-Vardar water canal and its long-term geopolitical context", GeoScape 12 (2) : 84-91
- 玉木俊明 (2018) 『物流は世界史をどう変えたのか』PHP 新書
- 辻久子 『港湾』2019年2月号)
- 董春嬌 (2018) 「一带一路構想の下での中欧間貨物鉄道－相互に連結されたユーラシアの姿」『北東アジア経済発展国際会議』報告
- ピレンス (2020) 『ヨーロッパ世界の誕生』講談社学術文庫
- 町田一兵 (2019) 「チャイナ・ランドブリッジ：一带一路構想の行方」 柴崎隆一 編『グローバル・ロジスティクス・ネットワーク』成山堂
- 松尾昌宏 (2019) 「コンテナ物流革命と、グローバル地域発展空間構造の再編」 桜美林論考. 桜美林エコノミクス 10号 pp.21-39
- 松田琢磨 (2019) 「北米大陸：大陸横断鉄道のさきがけ」 柴崎隆一 編『グローバル・ロジスティクス・ネットワーク』成山堂