

「国際情勢の変化に伴う、アジア欧州間物流ルートの変動と、

欧州地中海地域港湾発展への影響」

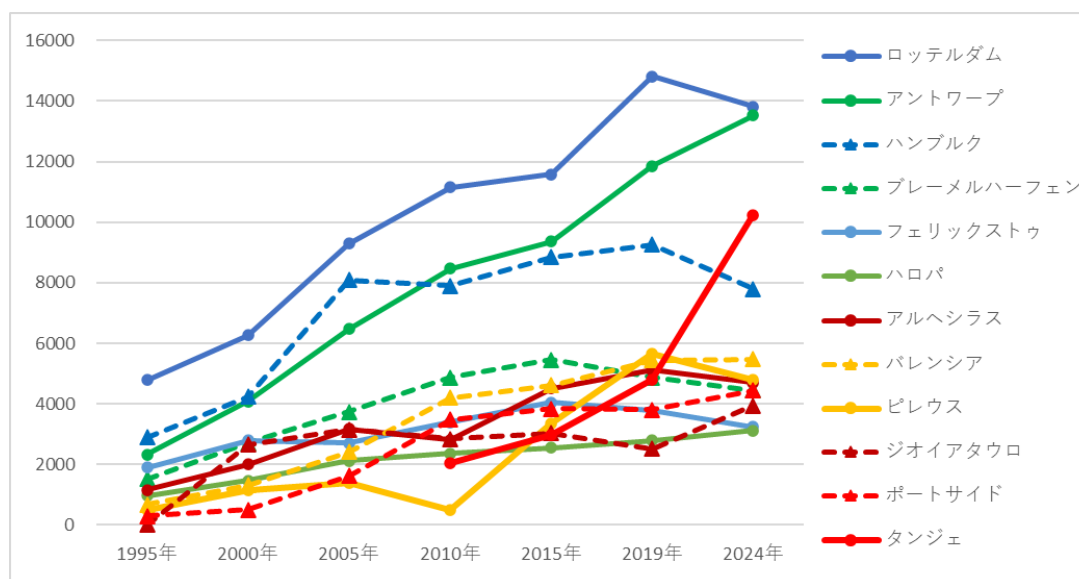
桜美林大学 松尾昌宏

1. はじめに

2020年以降の国際情勢の目まぐるしい変動は、国際物流ルートや各地の港湾地域発展に多大な影響を及ぼしている。まず2020年には、コロナ危機により国際海上物流が停滞し、翌年初めにはスエズ運河で日本の船会社の貨物船座礁事故が起こり、2022年にはロシアのウクライナ侵攻で中欧間鉄道輸送が大きな影響を受け、2023年はパナマ運河の干ばつと通航量の激減があり、さらに同年末にはパレスチナにて、ハマスのイスラエル攻撃と、これに対するイスラエルのガザ侵攻、それに対するイエメンフーシ派の貨物船攻撃による紅海危機が発生し、現在に至っている。その結果ここ数年、アジア-欧州間コンテナ輸送においても、輸送ルートの激変が引き起こされている。

そうした中で近年注目されるのが、モロッコ、タンジェ港の目覚ましい発展である。同港の開港は2007年と比較的新しいにもかかわらず、その後の世界最速とも言える急成長で、欧州地中海地域コンテナ港湾トップの座を、ロッテルダムから奪いかねない勢いである。その背景には何があるのだろうか。本論文ではこうした近年の国際情勢の変化が、物流ルートの変化を通じて、欧州側諸港湾の競争優位や地域発展に与える影響について、タンジェ港を中心にその動向を追い、今後を展望していきたい。

図1 欧州地中海地域主要港湾のコンテナ取扱量の推移¹⁾



2. 冷戦後の、アジア - 欧州間コンテナ輸送ルートの変遷

1990年代までのアジア - 欧州間の主要コンテナ輸送ルートは、シンガポール、スエズ運河経由の海上輸送ルートであり、欧州側のその最終目的地は、欧州北西部であった。

しかし1990年代以降、地中海でトランシップハブ港湾が次々と開発されると、地中海経由ルートの重要性が、次第に増してくる。その背景として、中国を中心とするアジアの成長と、欧州サイドにおける冷戦終結に伴うEUの東方拡大、中東欧地域の成長と、東アジアから、より距離の短い地中海、黒海経由輸送へのニーズの拡大があった。

こうした地中海経由輸送の成長は2000年代に入ると鈍化したが、2010年代に入ると再び加速する。まず2009年、中国COSCOが当時債務危機にあったギリシャ、ピレウス港の埠頭の租借権を取得したことを契機に、同港の急成長が始まる。さらに2013年、中国政府が「一帯一路」政策を打ち出すと、陸路では中欧間鉄道輸送（中欧班列）の成長が一気に加速し、その貨物量はコロナ前には年100万TEUを超え、注目を集めた。しかし、一帯一路の下で、より重要な位置を占め続けたのは、海上輸送の方であった。実際中国は一帯一路以降もピレウスをハブとする地中海諸港湾への投資と海上輸送ルートの整備に一層注力し、2016年にはピレウス港の株式の67%を取得し、完全支配下に置いた。これが中東欧地域を内陸後背地とした、地中海北岸部諸港湾、なかでもコペルを中心とするアドリア海諸港の成長と相互に補い合う形で、東地中海経由海上輸送ルートのさらなる発展を引き起こした（松尾（2025））。Oulmakki, O., Rodrigue, J. P.他（2023）によれば、2013年から2018年にかけて、地中海海上輸送における対中貿易の貢献度は4.9%から10.4%に増大し、また中国の欧州コンテナ港投資は、2020年には欧州全体の10%に拡大したという。その結果、2019年にはピレウスのコンテナ取扱量は565万TEUに達し、地中海最大となる一方、欧州地中海地域全体でも第4位となった。元々海上コンテナ輸送コストは鉄道輸送の3分の1ほどであることに加え、欧州側でアジアに最も近いというその立地条件もあり、この時点でピレウスは、アジア - 欧州間輸送のメインルートに発展する勢いであった。しかしその翌年以降、こうした期待は一気に萎むこととなった。

3. 国際情勢の変化による、輸送ルートの急変

2020年以降、国際情勢を揺るがす事件が相次ぎ、そのことがアジア - 欧州間における陸上輸送や海上輸送の諸ルート間の競争優位性を大きく変化させた。

(1) コロナ危機（2020年初～）

まず、2020年初頭から始まったコロナ危機は、海上貨物船船員の上陸制限による海上輸送の大混乱を引き起こすとともに、貨物スペースの不足に伴う海上コンテナ輸送コストの急上昇を引き起こした。その結果、ピレウスの成長も一旦中断を余儀なくされた。他方で鉄道輸送にはこうした検疫を巡る制限は少なく、海上輸送コストの急騰もあって、中欧班列は高い成長を継続した。さらに2021年3月のスエズ運河における、日本の正栄汽船（運航は台湾、長栄海運）が所有するエバーギブン座礁事故は、物流企業に特定の海上輸送ルートに過度に依存するリスクへの認識を高めた。

(2) ロシアのウクライナ侵攻（2022年2月～）

一方で、鉄道輸送の方も、2022年2月のロシアのウクライナ侵攻と、これに伴う欧米側の制裁で大打撃を受けた。2022年の中欧班列のコンテナ貨物量を見ると、一見成長が続いているように見えるが、その中身の構成は激変しており、かつては全体の半分近くを占めたEU方面の貨物量が激減し、その一方でロシア、ベラルーシ向け貨物が全体の73%を占めるようになった（注：西側の対ロシア制裁に伴う、中国からの迂回輸出の影響も大きいと考えられる）。もはや中欧班列は、「中ロ班列」と化したと言っても過言ではない。

他方で中欧間鉄道輸送においては、ロシア経由ルートを回避する動きが強まる中、新たにカスピ海経由ルート（中央回廊）への注目度が高まっている。しかしこのルートは輸送日数が40日と海上輸送と変わらないほど大きく、加えて多くの国を通過することに伴う通関や海陸間の積替え回数の多さなどコストが高く、その輸送量は2024年で3万TEUと極めて限定的である。

表1 中欧班列 欧州目的地別輸送シェア

	列車数（本）		構成比		コンテナ数（TEU）		構成比	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
対ロシア	6930	10109	45.65	61.04	675897	993817	46.17	61.57
対ベラルーシ	889	1795	5.86	10.84	86622	178296	5.92	11.05
それ以外	7363	4658	48.50	28.12	701530	441996	47.92	27.38
総合計	15182	16562	100.00	100.00	1464049	1614109	100.00	100.00

出所：福山秀夫（2023）「中欧班列から見る中国の国際複合輸送の動向と日本が学ぶべき取組み」日本海事センター海事振興セミナー報告

(3) コロナ混乱収束に伴う、海上コンテナ輸送価格の低下（2022後半～）

他方で2022年後半に入ると、コロナ収束に伴い海上輸送は落ち着きを取り戻し、アジア欧州間の海上コンテナ輸送価格も急落した。このことは、中欧班列における中国政府の補助金削減もあって、海上輸送の競争力を再び高め、2023年にはピレウス経由海上輸送ル

ートへの回帰がみられた。ピレウスは再び成長軌道に乗り、アジア欧州間輸送のメインルートとして復活するかに思われた。しかしこうした状況は、2023年10月のガザ情勢の急変と、11月のフーシ派による紅海通航貨物船への攻撃により一変する（後述）。

4. モロッコ、タンジェ MED.港台頭とその背景

以上のような国際情勢の激変下でも、欧州地中海地域でここ数年、一貫して急成長してきた港湾に、モロッコ、タンジェ MED.港（以下タンジェ港）があるⁱⁱ。同港は2007年の開港後、急成長を遂げ、2023年コンテナ取扱量は861万TEU（世界19位）と、それまでの欧州地中海トップ3の一角、ハンブルクを抜き、同地域3位となった。モロッコの人口は4000万弱、GDPも1500億ドル程度であるにも拘らず、なぜここまでの成長が可能であったのか。そこには国際海上コンテナ物流ルート形成メカニズムが深く関わっている。

過去数十年のコンテナ船の巨大化は、貨物スペースを埋めるためのより大規模な集荷への要請を高めた。その一方で、あまりに巨大化が進んだため、巨大都市といえども、単独で十分な集荷を得ることは困難になってきた。その結果、各港湾は地理的により広域な集荷を求めるようになった。こうした中、港湾間ではこうした大規模集荷が可能な一部のハブ港湾と、その他のフィーダー港湾への分化が進み、ハブ&スポーク輸送による港湾間の階層化が進んだ。

一方、こうしたハブ港湾も、広域集荷を巡って2つのタイプに分けることができる。一つは港湾からアクセス可能な内陸後背地からのトラック、鉄道、内陸河川を使ったバージ輸送等による内陸広域集荷によってハブの地位を確立した「内陸後背地型ハブ」港湾である。こうした港湾の立地条件は、内陸部へのアクセスの良い、湾奥部や大河川の河口近くである。ロッテルダムやアントワープに代表される欧州北西部の大港湾にはこのタイプが多い。

一方、もう一つのタイプは、近隣港湾からの小型船でのフィーダー輸送による貨物集束と大型船への積替えを通じて、集荷力を高める「トランシップ・ハブ」型港湾である。こうした港湾の立地条件は、積み替えの際の距離的ロスが最も小さい国際幹線航路に近接していることでありⁱⁱⁱ、地中海の大港湾には、このタイプが多い。

一方で、トランシップ・ハブ港湾も、さらに2つのタイプに分けることができる。一つは文字通り、積み替えのみに特化し、後背地都市との有機的連関を持たないタイプであり、ジオイアタウロ（イタリア南端）やアルヘシラス（スペイン、ジブラルタル）はその代表である。もう一つは、港湾に隣接して一定の後背地域を有し、トランシップ・ハブとしての集荷力を梃子に、後背地都市の経済発展につなげるタイプである。シンガポールはその代表であり、モロッコのタンジェ、あるいはエジプト、ポートサイドが目指すのも、

このタイプの港湾発展である。いずれも国際幹線航路上の隘路でデビエーション（最短航路からの乖離）ゼロという地理的立地条件の優位性を最大限に活かして、集荷力の拡大を目指すものである。しかし、タンジェ港の発展は、それだけによるものではない。

タンジェ港発展のもう一つの要因は、こうした地理的優位性を最大限に活かすための、国王（ムハンマド6世：1999年即位）主導の近代化路線と投資環境整備である。まず輸送インフラの面では港のターミナルの他、これと後背地を結ぶ道路網、さらにはフランスの支援の下で高速鉄道（TGV）の整備が推し進められ、後者はタンジェからカサブランカ等を経て、中部マラケシュまで開通している。また同時にタンジェ周辺では自由貿易特区や工業園地の整備がなされ、関税免除や法人税の減免、土地の提供といった優遇措置が適用されている。さらに外交政策の面では2000年にEU、2006年にアメリカとの自由貿易協定が結ばれるなど親欧米路線が採られ、さらに2020年にはアメリカ、トランプ政権のモロッコによる西サハラ領有承認と引き換えに「アブラハム合意」に参加するなど、アラブ諸国との連帯よりも、徹底した自国の国益重視の政策が採られてきた^{iv}。

さらに加えてモロッコには「仏語圏」という強みもある。その結果、欧州側から見て、西アフリカ後背地市場へのゲートウェイという位置を占めることができた上^v、スペインに支配されたことのある地域も一部あることから、フランス語、スペイン語人材を豊富に抱え、両国との貿易関係や投資受入れ、人材交流に有用となっている。

以上の諸要因の結果として、モロッコはアラブ、アフリカ圏の国にして、実質EUメンバーのような地位を占めることに成功し、また低賃金コストを活かして欧州、なかでもフランス、スペインからのオフショア生産拠点の呼び込みに成功している^{vi}。世界銀行の報告によれば、輸出先シェアでスペインは20%、フランスは19%を占め、また輸入先シェアでもスペインは14%、フランスは11%を占め、さらに投資残高ではフランスは31%、スペインは8%を占めている（OECD（2024））。

こうしたモロッコの製造業集積の中でも特筆されるのが、自動車産業の発展である。モロッコの自動車生産が急増し始めたのは、2012年のルノー、および2019年のPSA（現在ステランティス）といったフランス自動車企業の進出以降である。この両社を中心に、モロッコの自動車生産台数は、2024年には年産60万台で、それまでアフリカトップであった南アフリカを抜いてアフリカトップ、生産台数シェアにおいてもアフリカ全体の45%ほどを占めるようになったとみられる。また最近ではリン鉱石という電池材料にも使える地下資源に着目した、BYDなど電気自動車関連企業の進出も相次いでいる。

こうしたタンジェ港後背地における製造業の発展による「創貨」は、そのこと自体がさらなる寄港増とさらなる投資誘致の好循環を引き起こす。この点、モロッコの発展モデルはまさにシンガポールの発展モデルのコピーと言える。

なお、本題からは逸れるが、日本チームが活躍した2022年のサッカーワールドカップで、日本以上に大健闘で注目を浴びた国がモロッコであった。しかしこの活躍は、偶然で

はなく、上記の諸要因が深く関係している。すなわち開催地が「地元」アラブ圏のカタールであったことに加え、主力選手の多くはフランス、スペイン等のプロリーグでプレー経験を積んでいたこと、そこに経済発展に伴う資金力の向上も加わったことが考えられる。なお、2030年のワールドカップはフランス、スペインとモロッコの共催である。)

5. 紅海危機による、さらなる成長の押し上げ

前節で触れたようなタンジェの発展は、2023年末になって、さらに押し上げられることとなった。すなわち2023年10月のハマスのイスラエル攻撃と、それに対するイスラエル軍のガザ侵攻と大量破壊、そしてそれに対する同年11月のイエメン、フーシ派のバベルマンドゥブ海峡通航船舶への攻撃開始に伴い、12月以降、アジア-欧州航路における主要船社のスエズルートから喜望峰回りへの転換を余儀なくされ、輸送距離は3500海里、日数は10~20日間増加した(表)。その結果、タンジェは一気にアジアから欧州向け、特に地中海向け海上輸送貨物のゲートウェイ港となり、特需を享受することとなった。では、こうした喜望峰回りルートへの転換は、何をもたらしたのであろうか。以下5点にまとめる。

表2 喜望峰回りの海上輸送距離、輸送日数への影響

出発地	目的地	距離 (海里)		日数	
		スエズ	喜望峰	スエズ	喜望峰
上海	ピレウス	7844	14253	23	43
上海	コンスタンツァ (黒海)	8233	14768	24	44
上海	トリエステ (アドリア海)	8545	14420	25	42
上海	ロッテルダム	10325	13843	31	41
上海	ハンブルク	10778	14096	32	42
上海	サンクトペテルブルク	11767	15085	35	45

出所：Rakha, A. and Asar, K. (2024) より

(1) 船社の運航スケジュール編成への影響

Notteboom 他 (2023) によれば、アジア-欧州間輸送における航路の長大化とは、465万 TEU にも上る国際的船舶不足を引き起こし、コンテナ貨物船再配置の影響は、世界海上輸送船の16.4%にも及んだという^{vii}。また、Rodrigue 他 (2024) によれば、アジア-欧州間の標準的なコンテナ船の定期輸送サービスに必要な船舶数を、11隻から13隻に増加させたという(表)。こうした船舶不足の一部は航行速度のアップと予備船舶の動員、運航スケジュールの工夫でカバーがなされたが、それでも不足する輸送スペースは、国際

海上コンテナ輸送価格（および燃料費、保険料）の高騰を引き起こした（図）。

但し、この事態は、移行期初めこそ輸送の遅れによる在庫不足を引き起こしたが^{viii}、結果的に船社の経営面にはマイナスどころか大幅な収益アップにつながった。なお、2024年秋以降、輸送価格はかなり落ち着きを取り戻している。

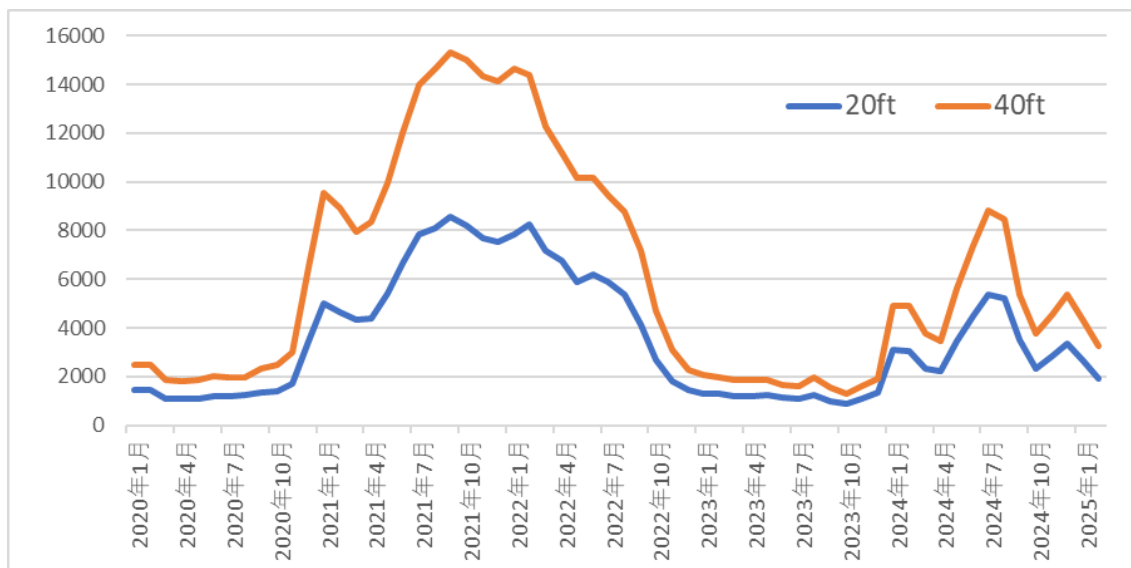
表3 スエズ経由と喜望峰回りの必要船舶数の概算

	スエズ	喜望峰
総輸送距離 (km)	24000	31000
航海速度 (ノット)	16	17
総航行日数 (日)	62.5	76.0
総停泊日数 (日)	15.3	15.3
全日数 (日)	77.8	91.3
週1寄港必要船舶数 (隻)	11	13

下図：Rodrigue 他（2024）より

注：総停泊日数は、1港あたり1.7日、アジア側5港、欧州側4港に寄港するとして算出

図2 上海ーロッテルダム間のコンテナ輸送価格の推移



出所：海事図書館データベースより

(2) 中欧間鉄道輸送への影響

紅海危機による海上輸送価格の高騰、輸送時間の長大化は、本来鉄道輸送にとっては特需となるはずである。実際、中欧班列の輸送量は、この時期以降、大幅な伸びを記録し、2024年には207.7万TEUとなった（ジェトロ「ビジネス短信 20250616」）。しかしその

中身はといえば、ウクライナでの戦争と欧米の対ロシア制裁が続く中、大部分は中ロ間輸送であった。そのかなりの部分は、制裁回避のための迂回貿易によるものであると考えられる。実際ウクライナ戦争開始後、中ロ間の貿易額は 1.7 倍にも拡大したという。

他方でこうした中、ロシアルートや紅海ルート回避のための中央アジア、カスピ海経由ルート（中央回廊）への注目度が高まっている。但し、このルートは急成長を見せたとは言え、量的には極めて限定的で、2024 年の貨物量は 27000TEU に留まったという（ジェットロ「ビジネス短信」20250213）。そもそもこのルートはインフラが整備途上の上、国境通関の回数が多く、加えてカスピ海等での貨物積替え回数も多く、その結果輸送時間は 40 日と長い上、輸送コストも高く、本来は中央アジア諸国の輸送機会の開拓以外の面では、競争力を持ちえないものである。

(3) 東地中海トランシップ港の停滞

第三の影響は、東地中海諸港の国際海上コンテナ物流ルートにおける「盲腸」化である。特に、これまで欧州の対アジア物流のトランシップ・ハブだったピレウスやポートサイドに与えた打撃は大きかった。両港の海洋連結指数は紅海危機後、大きく低下し、ピレウスの 2024 年コンテナ取扱量は、前年比 6.1%減の 479 万 TEU となり、バレンシアに抜かれ、欧州 5 位に転落した^{ix}。またエジプトでは、政府の重要な財政収入であるスエズ運河通航料収入が前年比マイナス 60%と激減した^x。

なお、両港ともアジアから見て欧州地中海方面へのゲートウェイという重要な位置を占めることから、中国は一带一路政策との関連で巨額投資を行うなど、最も注力してきたが、冷や水を浴びせられることとなった。他方で中国はモロッコとも 2022 年 1 月、一带一路実行計画協定書への署名を行ったが、現時点までのモロッコへの投資は限定的である。2024 年の秋には習主席がブラジルでの G20 会合の帰りにサプライズ訪問をするなど^{xi}、関心を高めているようではあるが、出遅れ感は否めない。

(4) ジブラルタルの対アジアゲートウェイ港湾化

こうした東地中海諸港の停滞と比べ、ジブラルタルなど西地中海エリア諸港（タンジェ、アルヘシラス、バレンシア等）は、紅海危機に伴う輸送日数の伸びが相対的に小さかったことから、東地中海からの積み替え拠点切り替えに伴う特需が生まれている。例えば『国際輸送ハンドブック』により、主要船社のアジア発欧州向け各種サービスの寄港パターンを分析すると、紅海危機前はジブラルタル（アルヘシラス、タンジェ）寄港は計 12 回だったが、危機後は 17 回に増加している（なお、増加分の全ては復航においてであった）。対してスエズ運河北部、ピレウスといった、東地中海寄港便は、危機前は往復合わせで 23 便あったのが、11 便に半減している（表 4-1、表 4-2）。

その理由として、地中海西部の方が、迂回に伴う輸送日数の遅れが限定的であったこと

が挙げられる。例えば紅海危機前はマラッカ - 東地中海（ポートサイド、ピレウス）間所要日数は往航 15～20 日程度が多かったが、危機後は 30～50 日にまで延びていた（注：なお 1 航路のみ 18 日でポートサイドに到達するサービスがあり、スエズ経由と推測されるが、これを運航しているのは、COSCO が加盟するアライアンスのサービス（名称「PHOEX」）であった。）。他方でジブラルタルについては、危機前の所要日数は往航 32～41 日だったのが、危機後は 36～46 日と、限定的な増加に留まる。なお、遅延がこの程度に留まったもう一つの理由は、紅海危機後のコンテナ船の運航速度引上げもある。

表 4 - 1 アジア発 欧州向け コンテナ船寄港サービスと日数 (2024 年)

2024 年版	東京	釜山	上海・寧波エリア	厦門	珠江デルタエリア	カイメツプ	マラッカエリア	東地中海					西地中海					欧州北西					隻数							
								コロンボ	スエズ運河北端	ピレウス	イスタンブール	ジョイア、マルタ	コペル等	ジェノバ	バルセロナ	パレンシア	アルヘiras	タンジェ	Sines	フェリックス	ルアーブル	ロンドン		アンタルプ	ゼンブルク	ハンブルク	ブレイトン	サザン		
CMA CGM他	FAL5		0	3	5		9														29			32				13		
CMA CGM他	FAL2			8			14			29														37	45		41		11	
CMA CGM他	FAL7			0	2	7	10			28, 55														41	44	37			12	
CMA CGM他	FAL1		0	2	6	11	16																37	50		44			14	
CMA CGM他	FAL3			5		10	15								33								50	37	45			42	12	
CMA CGM他	FAL6			4		8	13																37	33		41			12	
CMA CGM他	FAL8			4		10	14			32														48	41	44			12	
Hapag/ONE他	FFE	0					6																33	27		30			16	
Hapag/ONE他	FE2		0	3		8	13														32		39	46			43	36	12	
Hapag/ONE他	FE3			0	2	6	11										51							34	42	38	45		12	
Hapag/ONE他	FE4		5	9		13												37	56					41	50	45			12	
Maersk/MSC	AE5		5	12			19																38, 64		43		47, 59		14	
Maersk/MSC	AE6			1		6	12																54		32	47	40	37		13
Maersk/MSC	AE7			2		7	12	17																32, 53	36	47	42	39		13
Maersk/MSC	AE10			11		16	21																	41			47		14	
Maersk/MSC	Sweeper			1	4		10																	48	35	42	40			12
MSC	Swan			0		3																		28				35		10
CMA CGM他	MEX2			3		9	13			28							33	38												11
CMA CGM他	MEX		2	9	11	14	18																							13
CMA CGM他	BEX			1	3	5	10		25, 44	41	33																			10
CMA CGM他	PHOEX		4	1		9	13		27, 39																					10
Hapag/ONE他	MD1		2	6		10	14		30, 50								43	36	38											11
Hapag/ONE他	MD2		0	4		9	14			31								35	45											11
Hapag/ONE他	MD3		0	3		7	12				32																			10
HMM	FIM		0	6		7	12		32	35, 48							38	44	41											13
Maersk/MSC	AE11		3	11	15	17	22		37, 57		41, 53						45	49												14
Maersk/MSC	AE12		3	11		14	19		33, 53																					12
Maersk/MSC	AE15		0	5		9	14		30	33, 43	38																			12
MSC	Australia			0		3	8																							10
Zim	ZMP		0	7			17																							10

注：『国際輸送ハンドブック』より筆者作成。なお、同じ欄に二つの日数があるものは、左の数字が往航日数、右の数字が復航時日数を示す。

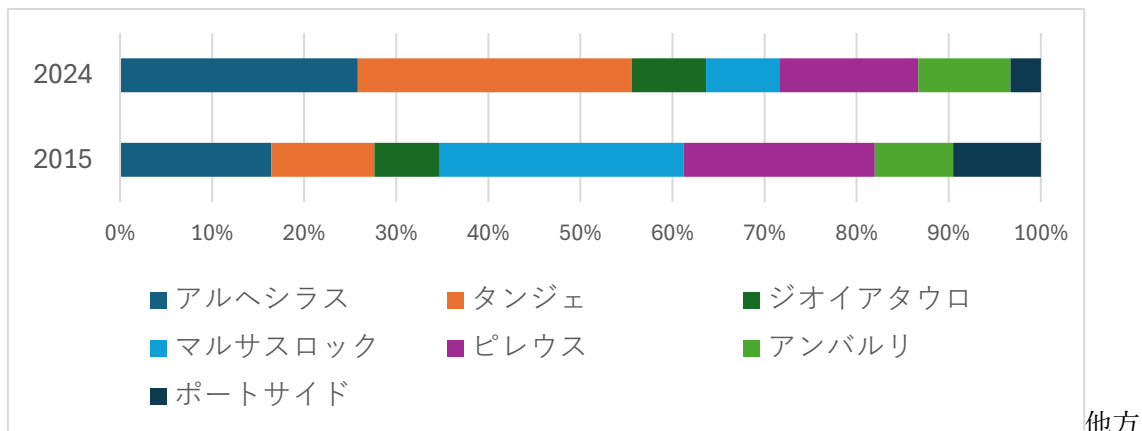
表4-2 アジア発 欧州向け コンテナ船寄港サービスと日数 (2025年)

2025年版	船名	東地中海										西地中海					欧州北西							隻数				
		東京	釜山	上海・寧波	厦門	珠江	カイメ	マラッカ	コロンボ	スエズ	ピレウス	イスタンブール	ジオイア、マルタ	コペル等	ジェノバ	バルセロナ	パレンシア	アルヘシラス	タンジェ	Sines	フェリックス	ロッテルダム	アントワープ		ゼーブルク	ハンブルク	ブレマー、ウィ	サザン
	CMA CGM他	FAL5		4	7	9														43			47				15	
	CMA CGM他	FAL2		8																		44	52		48		14	
	CMA CGM他	FAL1		1		6												60	36		40	54		44		15		
	CMA CGM他	FAL3		5		9															42	46	54		50		15	
	CMA CGM他	FAL6		9		13															49	45			53		14	
	CMA CGM他	FAL8		4		9																55	48		51		14	
	Hapag/ONE他	FFE	0																		45	38			41		22	
	Hapag/ONE他	FE2		0	4	9											63	41			49	55			53	46	15	
	Hapag/ONE他	FE3		0	2	6	10	14														46	55		50		60	15
	Hapag/ONE他	FE4		4	7	11			21									45	67			49	59		54		17	
	Maersk/MSC	AE5		4	8																	45			49		15	
	Maersk/MSC	AE6		1		6		12													55	66	39	52	43	46		14
	Maersk/MSC	AE7		2		7		12	17												40	60		44		50	46	13
	Maersk/MSC	AE10		9		14		19													46					52	14	
	Maersk/MSC	Sweeper		1	4	6		11													55	41		47			12	
	MSC	Britania		0		3	7																	44	49	46	11	
	MSC	Swan		4		7		12	16													44		47	46	49	21	
	CMA CGM他	MEX2		3		9		14					44				50		58								14	
	CMA CGM他	MEX		2	9	11	14		18					56			48	46									15	
	CMA CGM他	BEX		0	3	7		12					48	54	52												14	
	CMA CGM他	PHOEX		3	1		7	13		31																	11	
	Hapag/ONE他	MD1		2	7		10	15		45							60	52	54								15	
	Hapag/ONE他	MD2		0	4		10	16			48						52	62									15	
	Hapag/ONE他	MD3		0	4		8	13		63		50															15	
	HMM	FIM		0	3		6	10			60						55	53	50	48	65						13	
	Maersk/MSC	AE11		1	11	15	17	22		66			58			53	51										14	
	Maersk/MSC	AE12		3	11	14	19			49			54								69						13	
	Maersk/MSC	AE15		0	2		3	8		40																	12	
	MSC	Australia		0		3		9	14				45		49												10	
	Zim	ZMP		0	5		9	12					57				43										15	

以上の結果、コンテナ貨物船の寄港量も、地中海西部諸港へのシフトが起こっている(図)。Lloyds List の2015年および2024年(いずれも10月)のデータベースに基づき、地中海の7つの主要トランシップ港間で寄港総トン数(DWTベース)を集計すると、タンジェやアルヘシラスが、中地中海(ジオイアタウロ、マルサスロック)や東地中海(ピレウス、ポートサイド、アンバルリ)のシェアを大きく奪っていることがわかる。

その結果、2024年、タンジェのコンテナ取扱量は取扱能力950万TEUの上限を超える1024万TEUにも達した。さらに2025年の初頭には、EUの環境規制に伴う課金強化を嫌って世界2位の船会社、マースク社(デンマーク)が南アジア-北米間のサービスを対岸のアルヘシラスからを移転するといったこともあり、さらなる成長が期待される。数年内にはタンジェがロッテルダム、アントワープから欧州地中海港湾地域トップの座を奪う可能性すら考えられる。

図3 地中海主要トランシップ・ハブ港湾の寄港シェア変化



出所：Lloyds List データベースより筆者集計。

6. タンジェの成長は、今後も続くか？

この論文では、2020年以降の一連の国際危機が、アジア - 欧州間輸送ルートの変動や、タンジェの発展に与えた影響について見てきた。ここからわかることは、製造業のみならず、国際物流においても、特定ルートへの依存の危険性と、リスク分散の必要性が高まっていることである。ここ数年のタンジェ港の成長は、確かに目覚ましい。しかし2024年分の成長分については、多分に紅海危機という「追い風参考」要因に依る部分も大きく、今後の国際危機の鎮静化に伴い、再び成長鈍化に向かう可能性も考えられる。

まず、ウクライナ戦争の停戦が進めば、対ロシア制裁の解除に伴い、中欧班列はロシアベラルーシ向けのみならず、欧州向け輸送の復活する可能性も考えられるが、欧州の対ロシア不信は拭い難いほどに拡大しており、復活は容易ではない。一方で上に伴うウクライナやロシア向け等、黒海貿易ルートの回復は、東地中海トランシップ港湾にとっては、需要の押し上げ要因となろう。

一方、紅海危機については2025年のトランプ政権発足後のアメリカのフーシ派への空爆と、これを受けたフーシ派の船舶攻撃停止に伴い、船会社のスエズルートへの回帰の余地は拡がりつつある。他方でこうした動きは海上輸送ルートの短縮と、2024年の新規大型船の大量就航（『世界のコンテナ輸送と就航状況 2024年版』）による船舶の余剰化、これに伴う海上輸送価格の低下を引き起こすと考えられる。その結果、アジア - 欧州間輸送において、輸送日数の短さとコスト面で最も競争力の高い、東地中海諸港（ピレウス、ポートサイド）の寄港数と貨物量が急回復し、タンジェからトランシップ貨物を奪い返しに掛かる可能性が高い。特にポートサイドはタンジェと同様、アジア - 欧州航路からのデビエ

ーション0で、タンジェと同様の発展戦略を採ることが可能であり、実際エジプトは、主に中国の一带一路に関連する支援を受けて、新首都建設など^{xii}、数々の巨大プロジェクトを手掛けてきた。いずれにせよ、今後は地中海の東西で、トランシップ・ハブの地位を巡る競争が激化していくであろう。そうした中で、今後どの港湾が伸長するかは、今後の国際情勢の展開次第であり、こうした中、低コスト化かリスク分散かを巡るディレンマは、物流会社の間で今後も続いていくであろう。

-
- i 2019～24年のアントワープの急成長は、ゼーブルッヘ港（年間コンテナ取扱量150万TEU程度）との合併による。
 - ii 地理的位置は旧タンジェ港及びタンジェ市街地から、東北東に40kmも離れている。
 - iii 場所的には、海上輸送のボトルネックとなる海峡部（マラッカ、ジブラルタル）や運河（スエズ、パナマ）、半島の先端部（コロombo、釜山）がこうした条件を備えている。
 - iv 2024年11月には、アメリカのイスラエル向け武器積載船が、スペインのアルヘシラスへの寄港を拒否された際には、タンジェに代わりに寄港するという事態も起こった。なお、モロッコの一般市民レベルでは、これに対する抗議デモも起こった。
 - v 例えばカサブランカ空港は、西アフリカの仏語圏を中心に、アフリカ各地への航空路線を有し、欧州とアフリカ各地を結ぶハブ機能を有している。
 - vi スペインに関しては、特にインディテックス（ZARA）の工場があることが知られる。
 - vii なお、中国、ロシア船はフーシ派の攻撃対象外で、スエズルートサービスの一部を残している。
 - viii テスラ、ボルボ、スズキ等の自動車工場では、当初は生産停止も起こった。
 - ix なお、port monitor データによれば、アルヘシラス、ブレーマーハーフェンにも抜かれて7位である。
 - x スエズ運河通行料は月8億ドル、年100億ドル近くに及び、エジプトのGDPの2.4%を占める。

xi ジェトロ『ビジネス短信』。

xii 建設場所は、カイロの東35km、スエズ（スエズ運河南端部）の東約60km地点。

参考文献

- BMI (2025) "Morocco Autos Report includes 10 year forecast to 2034" Q2 2025.
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., Haralambides, H. and Cullinane, K. (2024) "The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains", *Maritime Economics & Logistics* (2024) 26: 1-20
- 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.
- OECD (2024) "OECD Economic Surveys Morocco", September 2024.
- Oulmakki, O., Rodrigue, J., Meza, A. H. and Verny, J. (2023) "The implications of Chinese investments on Mediterranean trade and maritime hubs", *Journal of Shipping and Trade* (2023).
- Rakha, A. and El-Aasar, K. (2024) "The impact of the belt and road initiative on the Suez Canal cargo trade", *Journal of Shipping and Trade* (2024) 9:9.
- World bank (2024) "Morocco Economic Monitor" Summer 2024.

オーシャンコマース『国際輸送ハンドブック』各年版

カルダー, K. (2019)『スーパー大陸 ユーラシア統合の地政学』潮出版社

福山英雄 (2023)「中欧班列から見る中国の国際複合輸送の動向と日本が学ぶべき取組み」日本海事センター海事振興セミナー報告

町田一兵 (2019)「チャイナ・ランドブリッジ：一帯一路構想の行方」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 (2025)「中欧間鉄道輸送は競争力を維持しうるのかー地中海海上輸送の発展と輸送選択肢の多様化」, 浅野 亮 編著『国際秩序のなかの「一帯一路」ー歴史、地域・国際関係、領域からの視座』

三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング (2019) 経済レポート「モロッコ経済の現状と今後の展望」

Tanger Med. Port Authority ウェブサイト <https://www.tangermedport.com/en/>