

現代中国港湾の再編成とその問題点

姜 天 勇

(大阪市立大学大学院経営学研究科後期博士課程)

目 次

1. はじめに
2. 中国港湾の再編成における3つの動き
3. 中国港湾再編成の諸特徴
4. 中国港湾の再編成における問題点
5. おわりに

1. はじめに

経済発展と多様な港湾政策の実施に伴い、中国各港湾の貨物取扱量とコンテナ取扱量は年々増加してきた。それに伴い、大港湾ばかりか中小港湾でも大規模かつ総合的な整備計画が企画・実施されてきたが、今や、過当競争と過剰整備が懸念されている¹。重複する後背地を持つ港湾が別個に港湾整備を行っており、海岸線（水際線）資源の浪費も指摘される。中国港湾の課題は、これまでの全般的な取扱能力の拡大から、質の向上と合理的な港湾配置へとシフトしている。折しも、2003年から04年にかけて中国初の港湾法が成立・施行され、それを契機に中国港湾の再編成が加速している。

しかし、先行研究の多くは特定の大港湾を中心に検討する部分的研究にとどまっており、中央政府と地方政府、港湾に進出する内外企業資本（国有企業・公企業を含む）のそれぞれの動きを総合的に考察する研究はまだ少ない。だが現実には、この三者が相まって動いていることにより、中国港湾の勢力図が大きく塗り替えられつつある。鳥瞰的考察がぜひとも必要とされているのである。

本稿はこうした中国港湾の再編成における3つの動き、すなわち中央政府、地方政府、及び港湾に進出する内外企業資本それぞれの動向を分析した上で、中国港湾の再編成の特徴とその問題点を考察し、今後について展望しようとするものである。

2. 中国港湾の再編成における3つの動き

¹ 柴崎隆一（2007、2008、2009、2010）は中国の各港湾におけるコンテナターミナルの整備状況を詳しく紹介した。同氏の論文からは中国港湾間競争の激しさと港湾整備規模の大きさが理解できる。

2.1 中央政府による港湾再編成

2002年から04年にかけて、交通部が直轄または地方政府と二重指導していた沿海および長江の38港湾が完全に地方政府に移譲され、一体であった港湾行政と港湾企業経営も分離された（以下は政企分離と略）。それ以降、中央政府の指導重点は、港湾全体の合理的な配置に移行している。その主な動きには以下の3点がある。

① 「中国主要港口名録」² の公表

2004年10月に公表された「中国主要港口名録」は、中国経済と社会の発展において特に重要な港湾を『中華人民共和国港湾法』の第11条³に基づいて確定した。これ以前、中国港湾は主に行政所属関係から区分され、交通部直轄港湾、交通部と地方政府の二重指導の港湾、および地方港湾の3つに分類されていた。しかし、港湾管理体制改革の結果、中国全土の港湾管理権限は、地方政府の管轄下に置かれるようになったため、これまでの港湾成長の成果と位置づけを反映させて、「中国主要港口名録」を制定・公表したのである。

表1 中国沿海主要港湾一覧

地域区分	行政区分	港湾
環渤海地区港湾群	遼寧省	大連港、營口港
	河北省	秦皇島港
	天津市	天津港
	山東省	青島港、煙台港、日照港
長江デルタ港湾群	上海市	上海港
	江蘇省	連雲港港、南京港、南通港、蘇州港、鎮江港
	浙江省	寧波港、舟山港、温州港
東南沿海地区港湾群	福建省	廈門港、福州港
珠江デルタ港湾群	広東省	広州港、深圳港、汕頭港、珠海港
西南沿海地区港湾群	広東省	湛江港
	広西壮族自治区	防城港
	海南省	海口港

出所:「中国主要港口名録」、「全国沿海港口配置計画」より作成。

表2 中国内河主要港湾一覧

水 系	行政区分	港湾
黒龍江及び松遼水系(2港)	黒龍江省	哈爾濱港、佳木斯港
京杭運河(5港)	山東省	済寧港
	江蘇省	徐州港、無錫港
	安徽省	蚌埠港
	浙江省	杭州港
長江水系(16港)	四川省	泸州港
	重慶市	重慶港
	湖北省	宜昌港、荊州港、武漢港、黄石港
	湖南省	長沙港、岳陽港、
	江西省	南昌港、九江港
	安徽省	蕪湖港、安慶港、馬鞍山港、合肥港
	浙江省	嘉興港、湖州港
珠江水系(5港)	広西壮族自治区	南寧港、貴港港、梧州港
	広東省	肇慶港、佛山港

出所:「中国主要港口名録」、「全国内河航路と港口配置計画」より作成。

² 「中国主要港口名録」の港湾は、日本の港湾法で指定される特定重要港湾に相当する。

³ 同条の内容は香川正俊（2005）、23～24頁を参考。

「中国主要港口名録」には、沿海主要港湾25港と内河主要港湾28港湾の名前が公表されている（表1、表2参照）。こうした主要港湾の中には、以前の交通部直轄港湾の大部分が含まれているものの、成長著しい港湾の存在感の高まりも顕著である。沿海港湾には、舟山港、温州港、福州港、厦門港、深圳港、珠海港、防城港という新しい顔ぶれが入る一方で、南通港、蘇州港、鎮江港、南京港の4つの港湾は内河港湾から沿海港湾に分類され直した。内河港湾には、長江主要港湾の11港が含まれているが、黒龍江、京杭運河、淮河、珠江などの水系の港湾も、成長の著しさからその位置づけを高めている。

② 沿海港湾配置計画の制定

中央政府は港湾整備の重複を回避し、合理的な港湾配置を図るため、2004年12月に「長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾区域沿海港口建設計画」を制定した。同計画は、上記の三大地域における沿海港湾の持続可能な発展を目指すガイドラインである⁴。

さらに中央政府は、2006年8月に「全国沿海港口配置計画」を制定した。この計画は、中国各地域の経済発展状況・特徴、各地域の港湾現状・輸送上における各港湾間関係、主要取扱貨物種類の経済的合理性によって、全国の沿海港湾を環渤海、長江デルタ、東南沿海、珠江デルタ、西南沿海などの5つの港湾群⁵に区分し、各群には石炭、石油、鉄鉱石、コンテナ、穀物、自動車、離島RORO、旅客輸送などの8つの輸送システムが形成されている。その目的は、沿海港湾の合理的配置をもとに階層構造・役割分担を明確化し、安全と環境に配慮しつつ、資源節約的で効率的・協調的な秩序ある水運輸送システムを育成し、中国港湾の総合的競争力の向上により、経済、社会、貿易、国防の課題にこたえることにある⁶。

③ 内河港湾の配置計画

ついで2007年6月、「全国内河航路と港口配置計画」が承認された。この計画によって、長江幹線、西江航運幹線、京杭運河、長江デルタ高級航路網、珠江デルタ高級航路網、18の主要河川高級航路および28の主要内河港口という配置が形成され、その範囲は中国の20の省にも及ぶ。実施期間は2007～20年である。本計画は中国の河川航路を高級航路と他のレベルの航路の2種類に区分し、河川港を主要港口、地区重要港口および一般港口の3レベルに分類する。これによって28の内河主要港口及び地域の中核都市を中心として、放射状の内河港湾システムを形成しようとしているのである。

この計画によって、50万以上の人口を有する56都市と27ある国家一類開放口岸⁷がつけられる。河川輸送船舶の大型化・標準化が促進されることで、河川輸送産業のレベルアップ

⁴ 中華人民共和国交通部（2005）『中国航運発展報告2004』人民交通出版社、63～64頁。

⁵ 港湾群とはport group、port clusterという意味である。すなわち、特定の地域における複数の港湾は役割の分担およびその地位に沿って形成される港湾間のシステムである。

⁶ 中華人民共和国交通部（2007）『中国航運発展報告2006』人民交通出版社、58頁。

⁷ 中国における国境貿易は「口岸」という通商貿易港や税関を通して展開しなければならない。「国家一類口岸」とは中央政府である国務院が開放を承認し、国務院が直接管理する口岸と一部の省レベルの地方政府が管理する岸口を指す。司馬義 阿布力米提（2009）「国境地域の発展戦略」佐々木信彰編『中国改革開放30年の明暗—とける国境、ゆるぐ国内』世界思想社、61頁によるものである。

プと近代化を図り、他の輸送手段と連携して総合交通輸送システムを構築し、輸送可能範囲及び河川輸送貨物量の拡大を図ることがねらいである⁸。

2.2 地方政府による港湾再編成

中央政府による港湾再編成が行われる以前から、一部の地方政府はすでに各行政地域における港湾再編成に着手していた。だが、港湾法の公表・施行が、地方政府による港湾再編成を一気に加速させ、ブーム的状态を生み出した。地方政府による港湾再編成は、港湾を管理する行政単位の2つのレベル（省・直轄市・自治区のレベルと地級市レベル⁹）で区分できる。その再編手法には、組合せ型と吸収・合併型の二つがある。

① 組合せ型

組合せ型とは、それぞれの行政地域に所属する2つ以上の港湾が上級地方政府の指導の下で共通の港湾名称で統一され、以前の独立した各港湾はそれぞれ一つの港区となることである。港湾名称が統一された後、港湾統計の各数値は各港区の合計値となるが、各港区の組織や財政などは旧来の体制を維持する。すなわち、各港湾は名義で統一されるが、実際にはそれぞれ十分な独立性を持ったままとなる。

組合せ型の港湾再編成は浙江省の台州港が最も初期の事例である。2001年2月に台州市にある海門港、健跳港、大麦屿港が台州港という新港名で統一された。規模の大きさと注目されるのは、蘇州港、寧波—舟山港である。蘇州港は、02年に江蘇省と蘇州市政府の主導で張家港港、常熟港、太倉港の3つの港湾が新しい港湾名で統一された。寧波港と舟山港は、浙江省にある2つの大規模港湾であったが、浙江省政府はこの2港を再編成し、06年1月1日から、「寧波—舟山港」という名称が正式に使用されている。

この結果、貨物取扱量及びコンテナ取扱量は飛躍的に上昇した。寧波—舟山港の場合、2008年の貨物取扱量は上海港（河川港を除く港湾取扱量）を抜き中国一となった。蘇州港の場合は02年の再編成後、貨物取扱量の伸び率が4年連続30%以上を示し、長江主要港湾においてトップとなった。コンテナ取扱量も2年連続40%の伸び率を示した¹⁰。

② 吸収・合併型

吸収・合併型は、一つの大型港湾が他の中小港湾を吸収・合併し、その他の中小港湾の運営・管理・開発をすべて大港湾の支配下に置くことである。この型は企業間の吸収・合併の活動と同じであるが、地方政府の強い指導・介入の下で行われるのがその特徴である。吸収・合併型の港湾再編成の代表例には、大連港による遼寧省の他の港湾への進出（行政指導＋株式の買収）、山東省における煙台港、日照港による周辺の中小港湾への進出（行政指導による国有資産の合併）が挙げられる。

⁸ 中華人民共和國交通運輸部（2008）『中国航運發展報告2007』人民交通出版社、73頁。

⁹ 地級市とは中国の地方行政単位であり、省クラスの行政単位と県クラスの行政単位の間にある地区クラスの行政単位である。地級市は一般的に市轄区や県級市や県を管轄する。たとえば、本稿で取り上げる煙台市は地級市であり、その周辺の龍口市（県級市）や蓬萊市（県級市）を管轄する。

¹⁰ 中華人民共和國交通部（2006）『中国航運發展報告2005』人民交通出版社、65頁。

大連港は2003年から「北東アジア国際航運センター」¹¹ という目標を掲げ、大規模な港湾整備を行っているが、同じ遼寧省にある营口港、錦州港、丹東港との激しい競争に直面していた。そのため遼寧省政府は、「五点一線」¹² という沿海地域発展戦略を打ち出す一方で、大連港を中核として、同省にある港湾資源の整理を行った。具体的には、遼寧省が100億元の資金¹³ を大連港の運営企業である大連港集团公司に出資し、他の港湾の株を購入させ、その支配権を大連港に得せしめる、というものである。現在、大連港はすでに錦州港の18.9%の株を取得して第2位の株主となり、実質支配権の獲得を図っている。今後、大連港は遼寧省政府の支持を得て、その他の港湾に対しても進出を図っている。

山東省にある青島港、日照港、煙台港間の競争、さらにこの3港と周辺の中小港湾間の競争も、同様に激しくなっている。そのため、この3港を中心にして、周辺中小港湾に対する吸収・合併が進んでいる。煙台港は2005年9月に煙台市にある蓬萊港と合併し、煙台港集団蓬萊港有限公司を設立した。さらに2006年4月に煙台市が管轄する龍口港を吸収し、龍口港の株主となった。日照港は2003年に嵐山港と合併し、日照港（集団）有限公司を設立した。青島港は、周辺港湾との合併はなかったが、主にコンテナターミナルの合併の方法で周辺港湾への進出を図っている。2006年に威海港と、2007年に日照港と、それぞれ合併コンテナ公司を設立した。こうした動きを通じて、山東省の港湾資源はほぼ青島港、日照港、煙台港の管轄下に集中し、青島港を中核とし、日照港、煙台港を両翼とする港湾配置が形成されている¹⁴。

そのほかの港湾でも地方政府の主導で再編が進んでいる。2003年4月には、宜昌港は枝城港と合併し、宜昌港務集団が成立した。2005年には、厦門港が漳州港を合併し、2006年には、重慶港が万州港、涪陵港、重慶物資集団と合併し、重慶港務集団が成立した。これらの各港湾の再編成はほぼ吸収・合併型である。

¹¹ 「大連北東アジア国際航運センター」は中国政府が指定し発展しようとする3つの国際ハブ港湾の一つである。すなわち、大連港を北東アジアにおける国際ハブ港湾を目指して整備・発展することである。

¹² 「五点一線」とは中国遼寧省政府が2006年に公表した「沿海重点発展地域の対外開放拡大に関する若干政策についての意見」の中で提起された遼寧省沿海経済ベルト地帯とその内陸後背地の相互発展を推進する戦略の略称である。「五点」とは、渤海と黄海に面した5ヵ所の重点開発区、すなわち「大連長興島臨港工業区」、「遼寧（营口）沿海産業基地」、「遼西錦州湾沿海経済区」、「遼寧丹東産業園区」、「大連花園口工業園区」を指し、「一線」とは、この5つの沿海重点開発区をつなぐ海浜道路のことである。具体的内容は曹志来（2008）（張兵訳）「中国遼寧省における「五点一線」発展戦略に関する研究」『立命館国際地域研究』第28号、47～58頁を参照のこと。

¹³ 大連港集団のホームページによるものである（2010年4月4日）。http://www.portdalian.com/mtjj/2009/114/0911411118I7BI7H45J62KICKC08K8_3.html

「孫宏拆解百億算盤：大連港決意逆勢突圍」『21世紀經濟報道』2008年12月2日。

¹⁴ 遲煥然・呂靖（2009）『山東半島東北亞国際航運中心發展戰略研究』人民交通出版社、149頁。

2.3 内外企業資本進出による港湾再編成

2.3.1 内外企業資本進出による港湾再編成の可能性

港湾再編成は一般的には国や地方自治体によるものであるが、現在の中国の場合、資本による港湾再編成も不可能なことではない。ここで言う資本とは、港湾運営のプロであるグローバル・ターミナル・オペレーター（Global Terminal Operator、以下、単にGTOと略）をはじめとする外資系資本（香港資本や台湾資本も外資とする）、中国の港湾中で規模が大きくて資金やノウハウの優位性を持ってほかの港湾に対して投資能力を有する大型港湾運営企業の資本および、港湾産業以外の産業を本業とする民間企業の資本のことである。現在の中国では以下の客観的な条件が整っているため、進出資本はこれらの条件を生かして自ら有利な港湾再編成や働きを実現することが十分可能である。より具体的に説明しよう。

①中国政府は外資導入を重視する政策を一貫して実施している。港湾の場合、2002年3月、新たな『外商投資産業指導目録』を公表し、以前の外資出資率50%以下の制限を撤廃した。外資は単独出資で港湾整備・経営を行うことが可能になり、資金・技術・政策上の優位性を利用して従属する港湾ネットワークを構築・拡大することが出来るようになった。さらに、寡占的な地位にある中国港湾企業の買収も現実のものとなっている。

②寡占や独占の地位にあった国有港湾企業は、「政企分離」によって株式会社へと転換し、国内外において株式上場¹⁵を果たした。さらに、国内外の大型海運企業や荷主企業などの戦略投資者の導入も盛んに実施されている。中国の港湾企業が株式上場や新規事業の創立を機に、大手海運会社やターミナル・オペレーター、荷主企業の資本を誘致してこれらの有力企業とアライアンスを結成し、港湾整備資金の調達とカーゴ・リソースを確保しようというのである¹⁶。こうした株の買占め、資本参加などによって、寡占・独占の地位にある港湾企業を吸収・合併することが可能となり、資本の主導の下で港湾間の役割分担と潜在的な港湾開発資源の保有という再編成が進められている。

③国有企業の民営化もかなり進んでおり、港湾にも波及している。特に、一部の中小港湾を経営する港湾企業は、経営難から買収され、直接民営化されるケースも多数存在している。こうした港湾企業の整理・統合は、進出資本にとって有利な条件である。

以上のような条件下で、内外資本は「港湾企業」に対する再編成を進めている。その動きは、中国港湾法の実施に伴い一段と速くなっている。進出資本は出資者によって外資系資本、大規模港湾の資本、民間資本の3つに分類できる。以下、その特徴を見よう。

¹⁵ 中国の上海と深圳の株式市場で上場している港湾は13港ある。その港湾名は上海港、天津港、錦州港、深圳塩田港、營口港、日照港、連雲港、厦門港、重慶港、深圳赤湾港、南京港、蕪湖港、北海港である。香港で上場している中国港湾は厦門港、大連港、天津港である。現在、寧波港などの港湾は上場する準備を着々進行している。

¹⁶ たとえば、2005年に、上海港を運営する上港集団は株式上場のチャンスを利用して招商局国際有限公司を第2の株主として導入した。また、2008年には、寧波港が株式会社の創立の機にやはり同公司を第2の株主として導入した。

2.3.2 外資系資本進出による港湾再編成

外資系資本による港湾再編成は、主にGTOによる合弁ターミナルの経営、港湾間ネットワークの構築および中国港湾企業の吸収・合併を通じて実現されている。現在、表3にある通り、GTOのトップ5社はすべて中国に進出し、その他のGTOも後続している。

表3 中国沿海主要港湾におけるグローバル・ターミナル・オペレーターの進出状況

地域	港湾	グローバル・ターミナル・オペレーター					その他
		HPH	APMT	DP World	PSA	Cosco Pacific	
環渤海地区	大連港 ◎☆		●		●	●	NYK, CSTD
	天津港 ◎☆		●	●	●	●	CMH, NYK, CSTD, NWS, OOCL
	青島港 ◎		●				CMH
	營口港 ○					●	CSTD
	煙台港 ○			●			CSTD, ICTSI
長江デルタ	上海港 ◎☆	●	●		●	●	NYK, CMA-CGM, CSTD
	寧波港 ◎	●				●	CMH, MSC, OOCL, Evergreen
	南京港 ○					●	
	鎮江港 ○					●	
	張家港 ○					●	
	揚州港 ○					●	
	南通港 ○						PYI
東南沿海地区	廈門港 ◎	●	●			●	NWS
	福州港 ○				●		
	泉州港 ○					●	
	漳州港 ○						CMH
珠江デルタ	深圳港 ◎						
	塩田	●	●			●	
	蛇口			●		●	CMH, MTL
	赤湾					●	CMH, MTL
	広州港 ◎		●		●	●	CSTD
	珠海港 ○	●					
	汕頭港 ○	●					
	江門港 ○	●					
	南海港 ○	●					
	惠州港 ○	●					
	東莞虎門港 ○				●		

注1: ☆は中国政府が指定した国際航運センターである港湾を指す。◎は中国コンテナ輸送のハブ港湾を指す。

○は中国コンテナ輸送のフィーダー港を指す。

注2: HPH(Hutchison Port Holdings, 香港)、APMT(APM Terminals, デンマーク)、DP World(Dubai Ports World, アラブ首長国連邦)、PSA (Port of Singapore Authority, シンガポール)、Cosco Pacific (コスコパシフィック、香港)、NYK (日本郵船、日本)、CSTD (China Shipping Terminal Development Co., Ltd, 中国)、CMH (China Merchants Holdings, 香港)、NWS(新創建グループ、香港)、OOCL (Orient Overseas Container Line Ltd, 香港)、ICTSI (インターナショナル・コンテナ・ターミナル・サービス社、フィリピン)、CMA-CGM (フランス)、MSC (Mediterranean Shipping Company, スイス)、Evergreen (エバーグリーン、台湾)、PYI (保華集団、香港)、MTL (Modern Terminals Limited, 香港)。

出所: 中国港口雑誌社(2007)『中国港口年鑑2007』、株式会社商船三井営業調査室(2006)『定航海運の現状 2005/2006』、各港湾・各社のホームページより作成。

進出形態は合弁で事業を展開する方法がまだ主流であるが、M&Aや単独出資の手法も採用されてきている。また、中国港湾企業の株式会社化および株式市場への上場により、株の買付け、増資などの方法をとるGTOも登場している。PYI (保華集団)はその先行者であり、この方法で2003年から現在まで、南通港の洋口港区、宜昌港務集団、南通港口集団、江陰蘇南集装箱碼頭の支配権を取得した。また、Cosco Pacific、招商局国際有限公司も同様な行動を取っており、ターミナルだけでなく港湾全体への影響力を強化している。

GTOの中国港湾への進出は主に収益の良いコンテナターミナルに集中していたが、今日、その投資先は鉱石、石油、雑貨、自動車などのターミナルへも拡張している。HPHは2005年に大連港と合弁で30万トン級鉱石ターミナルを経営する契約を結んだ。Cosco Pacificは2004年に大連港汽車碼頭(出資比率30%)に進出し、2007年に揚州遠揚碼頭(出資比率55.59%、雑貨2バース)と晋江太平洋碼頭(出資比率80%、コンテナ2バース、雑貨3バース)の支配権を獲得した。投資先の多元化を推進していると言える。

外資系資本は長年にわたって中国港湾の半数以上のコンテナターミナルの経営に参入し、株式取得を通じて自社戦略に従属する港湾間ネットワークの編成に努めてきた。その進出は中国の大規模港湾資本にも影響を与え、模倣されている。次にその動きを見よう。

2.3.3 大規模港湾資本の進出による港湾再編成

改革・開放後、中央政府と地方政府の優遇政策で、優先的に整備された上海港、大連港、天津港などの大港湾は著しく発展し、巨大な資本を持つ港湾企業に成長した。これらの大港湾資本は外資系資本と並んで中国港湾再編において主要な役割を果たしている。すでに見たように、政企分離後、大連港と煙台港、日照港は各々の地方政府の支援の下で積極的な港湾再編を進めていた。さらに上海港は、複数の行政地域に跨って進出している。その進出手法は多様であり、業務提携、資本参加、吸収合併などが用いられている。本項以下は上海港の「長江戦略」による長江港湾再編の事例を簡単に紹介しよう¹⁷。

上海港は長期にわたり中国の最大港湾として発展してきたが、長江口航路に水深制限があるため、大水深ターミナルの確保は困難であった。洋山深水港区の竣工に伴い、大水深ターミナルの問題はいささか緩和されたが、南京港以下の長江主要港湾、その両翼にある連雲港、南通港、寧波港の発展によって厳しい競争に直面していることに変わりない。そのため上海港は、2002年から「長江戦略」「北東アジア戦略」「国際化戦略」の三つの戦略を計画・実施している。長江諸港湾の再編は主に「長江戦略」の下で実施されている。

「長江戦略」とは、上海港が長江にある港湾に対して管理方法の提供・資本参加・提携・技術供与などを行い、長江基幹航路にある港湾・航運・フォワーダーなどの資源を再編成し、最終的に上海港をハブ港、再編対象である他の港湾をフィーダー港として、カーゴ・リソースを確保する戦略である。長江基幹航路を川上・川中・川下という3つの地域に区分し、川上にある重慶港、川中にある武漢港、九江港、長沙港、川下にある蕪湖港、安慶港、南京港、南通港、蘇州港の太倉港区、鎮江港を、その主要な再編成対象とする。

「長江戦略」の実施後、川中における再編成の進展が特に順調である。2005年4月には、上海港は武漢港の株式の55%を取得し、支配権を手に入れた。さらに2007年9月には、5.5億円で九江港の91.67%の株式を取得し、上港集団九江港務公司を設立した。これによって、長江の川中における上海港の進出は成功した。また、2004年には長沙港に対し、共同出資で長沙新港におけるコンテナターミナル事業に参加している。

一方、川上にある重慶港に対しても、上海港は資本参加・合併の手法で進出している。2006年に重慶港の寸灘コンテナターミナルに50%の資本を出資し、さらに2008年に重慶港の茶園作業区に合併で55%の資本を出資した。川下にある南京港に対しては、その龍潭コンテナターミナルに25%の資本を出資している。蕪湖港、南通港、蘇州港の太倉港区、鎮江港には、主に業務提携の手法でその港湾間関係を構築している。また、2003年には、安慶港と共同出資で物流企業を合併し、その関係を緊密にしている。

「長江戦略」はまだ継続中であるが、上海港のねらいは長江諸港を上海港の勢力圏に置き、「上海国際航運センター」¹⁸を実現することにある。今後上海港は、その港勢だけで

¹⁷ 本項で紹介する上海港の「長江戦略」の記述は主に中華人民共和國交通運輸部・『中国交通運輸改革開放30年』叢書編委会編（2009）『中国交通運輸改革開放30年—企業卷』人民交通出版社、121～122頁及び『中国港口年鑑』の各年版によるものである。

¹⁸ 「上海国際航運センター」は中国政府が指定し発展しようとする3つの国際ハブ港湾の一つである。すなわち、上海港を香港やシンガポールのようなアジア太平洋地域における国際ハブ港の地位に据え、整備・発展させることが中国政府のねらいである。

なく、資本進出戦略によって中国諸港をリードして行く側面も注目される。

2.3.4 民間資本進出による港湾再編成

GTOを中心とする外資系資本や中国の大規模港湾資本などの広範囲にわたる港湾再編成とは異なり、民間資本は資本規模の制約で沿海と内河における中小港湾をターゲットとしている。その多くは非港湾資本であり、既存の港湾企業の買収・合併を通じて港湾産業に参入している。長江における城陵磯港、岳陽港の再編成はその代表例である。

城陵磯港は長江基幹航路における主要港湾であり、交通部の直轄港湾でもあった。ところが、2002年に入ると経営難が深刻化し、破産に瀕していた。運用資金不足、生産コストの上昇、営業収入の下落などで累計損失は8,182.6万元に達し、資産負債率は112%にのぼった。この苦境を脱するために、城陵磯港は岳陽紙業集団と協議し、最終的に湖南省経貿委の承認を経て、2002年8月に岳陽紙業集団の子会社として吸収された。これは長江基幹航路において初めての非港湾資本による港湾企業の吸収・合併の事例であった¹⁹。

岳陽港の場合も、城陵磯港の状況に似ている。その運営主体である岳陽港務有限公司が経営難で破産し、2004年12月に湖南華菱鋼鐵集团有限公司及び金榮（香港）有限公司の共同出資で買収され、岳陽華榮港務有限公司となって再出発した。湖南華菱鋼鐵集团有限公司は、新企業の出資額の55%を出し、支配権を手に入れた。同公司是湖南省の大手鉄鋼メーカーであり、多くの原材料や商品を岳陽港を通じて輸送していた。同企業にとってこの買収は港湾という物流基地の獲得に大きな意味があった。以上のように、中国の民間資本は自社の物流戦略や経営多角化の視点から港湾産業への進出を図っている。

3. 中国港湾再編成の諸特徴

以上見てきたような現在も進行中の中国の港湾再編成の実情から、いくつか特徴が浮かび上がる。

その第一の特徴は、「中央指導・地方主導」ということである。今回の港湾再編成において、中央政府と地方政府の役割分担は明確である。すなわち、中央政府は主に地域および全国的な港湾配置計画の制定によってマクロ的な指導を行い、地方政府は港湾の直接の所有者並び管理者となって、積極的に港湾再編成に介入している。その契機は、2002年以降の新たな港湾管理体制の改革と港湾法の成立にあった。

多くの地方政府は、港湾産業の振興を地域経済発展の牽引役とする視点から、大規模かつ競争力ある港湾を育成する方針を打ち出している。また、港湾間競争は地域間競争の一部であるとされ、港湾の重要性が強調されている。そのため、大港湾と中小港湾との合併や中小港湾に対する大港湾資本の進出において、地方政府の存在が大きいのである。

第二の特徴は、行政と資本との密接な関係である。その理由は、中国港湾の運営主体と企業が元来国有企業だったからである。特に大型港湾においては港湾を運営する港湾グループ企業の資産はほぼ国有資産であり、企業の責任者も地方政府の任命によって選ばれ

¹⁹ 中国港口雑誌社（2003）『中国港口年鑑2003年版』209～210頁。

た。これらの港湾グループ企業は、現在も、地方政府の戦略あるいは意図を達成する責任を負っている²⁰。行政と資本との間には、明文化されずとも、暗黙の提携関係が存在しているのである。地方政府が大規模な港湾再編成を企画する場合、その執行は大規模港湾資本や港湾グループ企業に任せることが多い。

また、外資や大規模港湾資本による港湾進出の場合、交渉相手の中に関係する地方政府がかならず入る。さらに、港湾企業が進出の目的を容易に達成できない場合、地方政府が介入するケースも少なくない。たとえば、大連港の運営主体である大連港集団公司在遼寧省の他の港湾に進出しようとして強い抵抗を受けた時、遼寧省政府と大連市政府は「大連北東アジア国際航運センター戦略」を実現するため、同会社の進出行動を強力に支援し、旅順港、莊河港、長興島港などの地方港湾を支配させた。さらに2008年11月遼寧省政府は、營口港を除く錦州港、丹東港、葫蘆島港などの遼寧省にある港湾をすべて株式買占め的方式で同公司によって再編成させる方針を決定した²¹。そのため、同会社の進出は一段と加速し、08年11月に葫蘆島港の新規石炭ターミナルの合併において37%の株式を取得し、また、08年12月に株式の増発によって錦州港の第2位の株主になった²²。

第三の特徴は、中国港湾の再編成が特定の地域に集中する傾向が現れていることである。現在、大規模港湾間の吸収・合併は主に環渤海地域、長江デルタ、東南沿海地域、西南沿海地域など4つの港湾群の中で行われている。しかし、珠江デルタでは類似の動きはあまり見られない。その理由は以下の2点から考察できる。

第一の理由は、世界あるいは東アジアにおいて、香港港のハブ港としての地位はすでに確立されていることである。近年、コンテナ取扱量ランキングの地位は若干低下したとはいえ、世界のトップ3港湾であることは変わりがない。近隣の深圳港や広州港は大きな成長を見せているが、高品質の港湾サービスの面で短期間に香港港にとって代わることはできない。そのため中央政府は、香港の経済・貿易・金融・情報・航運サービスにおける優位性を活かして、香港港の国際航運センターの地位を固める方針を打ち出している²³。しかし、環渤海地域、長江デルタ、東南沿海地域、西南沿海地域においては、香港のような国際航運センターは存在していないので、港湾間の吸収・合併など再編成によって新たな航運センターの育成を支援する方針としているのである。

第二の理由は、珠江デルタにおいてGTOが主導する港湾ネットワークがすでに構築されていることである。表3が示すように、HPHの資本は深圳港の塩田港区、珠海港、汕頭港、江門港、南海港、惠州港に進出し、PSAの資本は広州港や東莞虎門港に進出している。こうしたGTO間の勢力範囲は既に確定されつつある。また、同地域の港湾の民営化はかなり進んで、国有資本の占める割合は大きくないので、国有資本を中心とする大規模港湾資本が新たに参入して港湾を再編成することは困難なのである。

²⁰ 茅伯科（2007）、13頁。

²¹ 中華人民共和國交通運輸部（2009）『中国航運發展報告2008』人民交通出版社、62頁。

²² 中国港口雜誌社（2009）『中国港口年鑑2009』43頁。

²³ 国家發展和改革委員会総合運輸研究所（2008）『中国港口建設發展報告』人民交通出版社、358頁。

4. 中国港湾の再編成における問題点

4.1 中国港湾再編成の合理化を阻害する要素

① 中国経済のあり方の欠陥

中央政府・地方政府・内外企業資本は、中国港湾資源の利用合理化を目標として大規模な港湾再編成を行っているが、前途は必ずしも楽観できない。その最大の要因は、中国経済の構造的問題にある。すなわち、2001年のWTO加盟後、中国経済の外国貿易と外国資本への依存はさらに深まっており、そのリスクを考慮せねばならない、ということである。

中国の貿易額のGDP比率は、1982年にはわずか14.5%であった。その後、全体として上昇傾向を示し、2003年には、初めて50%を突破し、05年（63.8%）、06年（66.5%）、07年（64.8%）と相次いで60%を上回る高い水準を維持してきた。08年には、59.8%と前年度より低下したが、依然として60%近い水準である²⁴。また、貿易依存度を他の先進国と比較すると、07年の中国（輸出38%、輸入29.8%）は、EU内のドイツ（輸出39.9%、輸入31.8%）並で、アメリカ（輸出8.5%、輸入14.7%）、日本（輸出16.2%、輸入14.4%）を遥かに上回っている²⁵。さらに、中国の貿易拡大は外資系企業の輸出入の拡大によって牽引されており、01年以降、外資系企業による輸出比率・輸入比率はともに50%を上回り、06年には60%に近い水準（輸出比率58.2%、輸入比率59.7%）にまで達している。

以上のように中国経済は、外国貿易と外国資本への依存が極めて大きいという特徴が明らかである。外国貿易と外国直接投資のいずれかが停滞する場合、中国港湾の発展にとってその影響は甚大である。この点は2008年の金融危機によって証明された。外資が集中する地域の港湾、特に上海港と深圳港のコンテナ取扱量の伸び率は、2009年、それぞれ－10.7%、－14.8%と2ケタもの大きな落ち込みとなった。

現在中央政府の港湾整備計画によると、2010年をめどに港湾取扱能力と取扱量の比率は1:1になる予定である。だが、世界的金融危機により、港湾に対する需要減が深刻に懸念されている。さらに2008年後半からの中央と地方政府の膨大な港湾開発計画は、できる限り早急に港湾の取扱能力を高めようとするものであったが、港湾設備の稼働率の低下や膨大な港湾整備資金の償還圧力によって港湾経営を圧迫する局面が予想されている。貨物争奪のために、港湾間競争がさらに激しくなることも、当然予想される。

② 中央政府の指導力の低下

中央政府は港湾法をはじめとする一連の法律や港湾配置計画の制定・執行によってマクロ的な指導の役割を図っているが、指導力の限界はすでに見えている。その理由は、中国港湾への投資・融資の主体と手段の多様化、港湾管理権限の地方への完全移譲により、影響力が大きく低減していることにある。港湾経営へ影響を与える2つの武器―「資金」と「管理権限」を手放したことによって、中央政府の発言力は弱くなっている。

資金の側面を見ると、中国港湾への投資総額は年々増加する一方で、中央政府の投資割合は年々減少している。1980年には80%を占めていたものが、90年には60%まで低下し、

²⁴ 以上のデータは日本貿易振興会『中国データ・ファイル2009』138頁によるものである。

²⁵ 以上のデータは矢野恒太記念会編『世界国勢図会2009-2010』国勢社、336～337頁によるものである。

第十5ヶ年計画（2001～2005年）末期においては、わずか4%に過ぎなくなった。2007年の事例を見ると、中国港湾全体港湾整備投資実行金額は727.3億元であるが、国家予算内資金は2,320万元であり、交通運輸部の専用資金は7.9億元であった。これと対照的に、国内銀行貸付金181.2億元、外資投資30.8億元、地方政府による資金19.2億元、企業・事業部門の投資366.3億元、そのほか34.5億元となっており、いずれも中央政府の投資を大きく上回っている²⁶。これは港湾整備の資金において中央政府の影響力の低下を十分に反映した数値であるといえる。

4.2 中小港湾に対する大規模港湾資本の支配と広域寡占の可能性

地方政府が強力に推進する港湾再編成の結果、港湾資源の集中傾向が現れている。遼寧省は大連港と營口港、山東省は青島港、日照港、煙台港、河北省は秦皇島港を中心とする河北省港口集団、上海港は長江デルタ、浙江省は寧波港－舟山港、温州港、台州港、福建省は厦門港と福州港、広西壮族自治区は防城港・北海港・欽州港を中心とする北部湾港口集団、という勢力図が鮮明になった。内陸部には、重慶港務集団の勢力も拡大している。

こうした港湾資源は特定港湾・特定港湾資本の下への集中によって、中国本土における港湾系大手ターミナル・オペレーターの誕生が期待されているが、他方で港湾寡占の危惧が懸念されている。元来、公共ターミナルを運営する大型港湾企業（たとえば、上海港を運営する上港集団、大連港を運営する大連港集団）は、地域において独占あるいは寡占的地位を有していた。それが、資本参加・株式取得などの手段を通じて他の地域の港湾企業を支配することによって、広域における港湾資源の独占あるいは寡占が実現している。それによって港湾間の競争関係は変化しており、一方で緩和されるものの、他方で新たな港湾間競争に組み入れられる。さらに、寡占が形成されると、価格操作の可能性も十分にあり得る。その影響は一港湾にとどまらず隣接する複数の港湾にも及ぶだろう。

5. おわりに

港湾資源利用の合理化というスローガンを掲げ、中国港湾は驚異的速度でその再編成を遂げつつある。地方政府はこの再編成において主役を演じているものの、徐々に内外の資本がそれにとって代わろうとしつつある。地方政府は行政権力を行使し、港湾管理権限の差異という制約を突破し、広域における港湾の吸収・合併を可能にしてきた。また、政企分離が実施されて以降、一部の大港湾を運営する港湾企業は行政の力を活用して、GTOと同様の複数港湾へ投資する資本への成長を図っている。こうした行政と資本の再編成の中に、大港湾利益の確保と競争の抑制という構図も見え隠れする。しかし、「螳螂捕蟬、黄雀在後」という諺が示すように、中国港湾における投資主体は多様化しており、

²⁶ 中華人民共和國交通運輸部・『中国交通運輸改革開放30年』叢書編委会編（2009）『中国交通運輸改革開放30年—水運卷』人民交通出版社、86～87頁。

最終的にだれがこうした港湾再編成の果実を享受できるかは、興味深い問題である²⁷。今後、中国港湾再編成はさらに進展するだろうが、3つの選択肢があると思われる。

第1は「国進民退」²⁸によって国有資本を拡大し、港湾の再国有化を実施することである。しかし、中国経済改革の全体的な流れを見てみると、その可能性は非常に低い。

第2は民営化と国有化を並存させながら、国有企業の特権を使いつつ、段階的に民営化へ進展させる無難な手法である。

第3は完全民営化を急激に進めることである。現在の大規模な港湾整備によって優良な港湾施設を整備する一方、港湾に投入した膨大な資金をいち早く回収するためである。

前述の通り、中国経済には構造的な欠陥が存在するので、ひとたび不況によって港湾経営が急激に悪化した場合、内外企業資本にとって最小のコストで最良の港湾資産を買収するチャンスが訪れる。その場合、中国港湾の完全民営化もありうる。選択肢は3つあるが、その最後の意思決定は中央及び地方政府の決断によるところが大きいだろう。

【地名の豆知識】：「香港」のように、「港」という漢字を有する中国地名は多数ある。本稿の中で取り上げた「連雲港」、「張家港」、「貴港」もそうである。そのため、これらの都市にある港は自然に「連雲港港」、「張家港港」、「貴港港」と呼ばれている。

参考文献：

- 香川正俊（2005）『日本語訳 中華人民共和国港湾法解釈』成山堂書店。
- 柴崎隆一（2007）「中国における港湾開発と港湾間競争」運輸政策研究機構『運輸政策研究』10（2）（通号 37）[2007.Sum.]、42～46頁。
- 柴崎隆一（2008）「中国におけるコンテナターミナル開発と港湾間競争」港湾荷役機械システム協会『港湾荷役』53（3）、321～327頁。
- 柴崎隆一（2009）『中国におけるコンテナターミナル整備と輸送費用削減効果～国際貨物流動モデルの拡張とシミュレーション分析～』国土技術政策総合研究所研究報告第39号。
- 柴崎隆一（2010）「岐路に立つ東アジアの港湾--インフラ開発競争後のパラダイム」運輸調査局『運輸と経済』70（3）、12～22頁。
- 遲煥然・呂靖（2009）『山東半島東北亜国際航運中心發展戰略研究』人民交通出版社。
- 『交通部行政史』編委会（2008）『交通部行政史』人民交通出版社。
- 劉偉・白景濤・陳紅杉（2008）『水運投資与融資』人民交通出版社。
- 茅伯科（2007）「關於港口合作的若干思考」中国港口雜誌社『中国港口』第186期、2007年12月号、12～13頁。（5頁の一部）。
- 中国港口雜誌社『中国港口年鑑』1999～2009年版。
- 中華人民共和國交通（運輸）部『中国航運發展報告』人民交通出版社、2002～2009年版。

²⁷ 螳螂、蟬を窺い、黄雀、後にあり。すなわち、目先の利益にばかり気をとらえて後ろから迫っている危険に気がつかないことのたとえである。宜昌港は枝城港と合併し、宜昌港務集団を成立したものの、その後で、香港資本である保華集団に買収されたのはその例証と言えるかもしれない。

²⁸ 「国進民退」とは中国経済に占める国有企業のシェア拡大と民営企業の縮小という意味である。