

膨らむ中国コンテナと港湾拡張

～長江・珠江2大デルタの発展戦略～

三浦良雄
(中国港湾物流研究会)

目次

はじめに

第1章 激増する中国コンテナ物流と港湾建設

第2章 長江デルタのコンテナターミナル

1. 上海港の発展戦略

2. 寧波港の発展戦略

第3章 珠江デルタ (PRD) のコンテナターミナル戦略

1. 香港のステータス

2. 深センのコンテナターミナル大増強計画

3. 南沙港建設と自動車産業で盛返す広州港

4. 香港擁護政策

はじめに

中国港湾2006年のコンテナ取扱量は全体で9,361万TEUであった。ほぼ日本の6倍である。Containerization Internationalによれば2005年の世界合計は3億8,262万TEU、国別ランクのトップは中国(6,612万TEU、シェア17.3%)で、香港を加えると23%を占める。

その中国で最大の貨物量を誇るのが長江・珠江両デルタの港湾である。長江デルタには最強の上海があり、追いかける寧波がある。珠江デルタ(Pearl River Delta・PRD)では深セン、広州が台頭して香港を脅かす。2006年の実績(概算)は、この両デルタ港湾群だけで全中国の60%以上を占める。香港を含めれば70%近い。15年前には中国の全量が神戸1港にも及ばなかったが、いまや上海1港で日本の全量をはるかに超える。驚嘆すべき中国港湾コンテナ取扱量の膨張である。

中国には、上記両デルタに加えて渤海湾地域の天津、青島、大連があり、福建省には廈門がハブポート形成を志向する。後れて西南沿海も大開発に乗り出した。全国的な港湾開発ブームが続く。その中で、とりわけ発展変化の激しい長江デルタと珠江デルタの、コンテナターミナル戦略に焦点をあて考察してみたい。

(表1) 全国港湾コンテナ取扱実績

年度	取扱実績(万TEU)	3年増加倍率	6年増加倍率
2000年	2,348	-	-
2003年	4,867	1.86倍	-
2006年	9,361	1.92倍	3.99倍

出所：交通部発展統計公報

第1章 激増する中国コンテナ物流と港湾建設

(1) コンテナ取扱量の推移

冒頭に述べた如く中国港湾のコンテナ取扱量は世界一である。しかも、2000年以降の激増ぶりが尋常でないことが分かる。なんと6年間で約4倍の増加である。(表1)

本稿では香港の取扱量を中国に含めず別個に扱うことにしたが、もし含めるならば、この数値に2,000万TEU前後を上乗せしたものとなる。

中国港湾では上海と深センが突出しており、近年は世界ランキングの上位を占める。さらに、上海は2007年に香港を抜く見通しであり、やがてはシンガポールも抜いて世界一になることが予測される数字である。(表2)

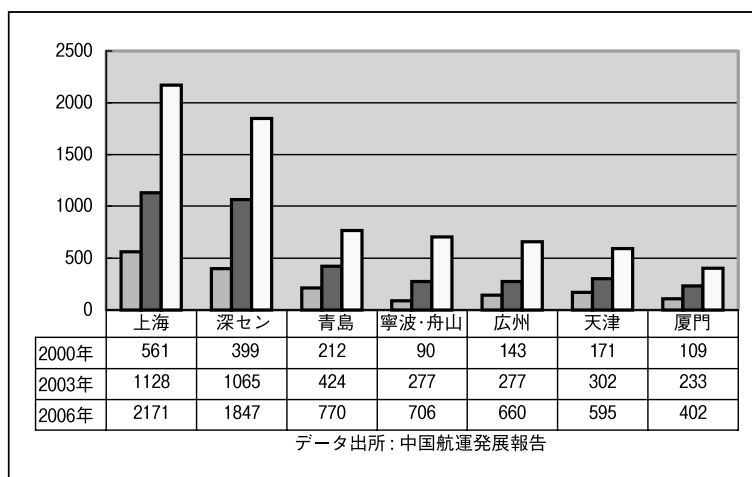
また、(表3) 棒グラフは2000年以降の推移であるが、突出した上海、深センに続く青島以下の諸港も着実に発展している状況が一目瞭然である。

(表2) 06年コンテナ世界上位港と中国10港

世界ランク	港湾名	取扱量(万TEU)	増減率%
1	シンガポール	2,479	6.9
2	香港	2,354	4.0
3	上海	2,171	20.0
4	深セン	1,847	14.0
5	釜山	1,203	1.6
6	高雄	977	3.2
7	ロッテルダム	960	4.0
8	ハンブルグ	886	9.6
9	ドバイ	878	15.3
10	ロスアンゼルス	847	16.9
11	青島	770	22.2
13	寧波・舟山	706	35.8
15	広州	660	41.0
17	天津	595	23.9
	厦門	402	20.2
	大連	321	21.2
	連雲港	130	30.0
	中山港	117	9.1

出所：中国航運発展報告06年版および日本海事新聞速報より作成

(表3) 中国コンテナ上位7港取扱量推移(万TEN)



(2) 港湾の営利事業化—

2020年600バース計画

上述の“大躍進”を支えたのは大胆な開放政策と、中国の企画・実践力である。

中国最初のコンテナ専用ターミナルが1980年に天津でオープンし、84年の「14沿海開放都市政策」施行に伴って上海、広州、青島、厦門などにも建設されたが、本格的な建設ラッシュは90年代後半からである。全国コンテナ取扱量が1990年には200万TEUにも満た

なかった。2000年には2,348万TEUに激増し、コンテナ専用ターミナルは80バースを数えるまでになった。

全国平均バース当り約30万TEUの生産力であるが、繁忙を極める上海港や深セン諸港、それに青島などは60万～70万TEUの超稼働率となったから、建設資金は5～7年の短期間で回収されるという。コンテナターミナル事業は、元来の公共インフラから投資効率の高い営利事業として内外の投資意欲を誘った。中央政府もそのことを承認し勸奨した。そして、その後の、コンテナ貨物の加速度的膨張と、ターミナル建設の全国的展開は凄まじいといしか言いようがない展開を見せている。

中国の港湾事業が対外開放されていく背景に、2001年のWTO加盟に伴うロジスティクス・インフラ整備政策「中国の現代物流発展加速に関する若干の意見」の公布と、2003年施行の「中国港湾法」に基づく外資導入奨励政策がある。それ以前からハチソンなどの合弁投資はあったが、港湾法施行以後は、世界諸国のターミナルオペレータや大手海運会社の出資参画が続出した。05年には175バースとなり、06年には224バースが稼働し9,361万TEUの取扱量となった。バース当り約42万TEUの計算となる。上記2000年の生産力から大きくアップしたのは、ターミナル・サイズ、寄港船の大型化、貨物量の増加などによる。

建設計画はさらに続く。第11次5ヵ年計画期間内（2005～2010年）にコンテナターミナルを377バースに増強すると公表したが、さらに中華航運網（07.03.07）の伝えるところによれば、2020年のコンテナ取扱量を2億4000万TEUと想定してターミナル整備を行うという。バース当り生産力から逆算すると600バースの布陣である。現在のシンガポール（45）、香港（24）、東京（15）などのバース数と比較して見れば、そのスケールの大きさが実感されよう。

第2章 長江デルタのコンテナターミナル

1. 上海港の発展戦略

(1) 吳淞^{うーずん}から洋山港—世界第2位への航跡

2007年、上海港のコンテナ取扱量は2,500万TEUに達し、香港を超えて世界第2位に躍進する見込みである。おそらく、前述のごとく、数年内にはシンガポール港も押さえて世界の首座に昇ることであろう。

上海港のコンテナ化は1976年の日本船社による日中フィーダ航路開設でその緒についた。後れて78年自国海運・COSCOが豪州コンテナ航路を開設し、同年、第10作業区（軍工路）改造からコンテナターミナル整備が始まった。天津港における中国最初のターミナル着工が73年であるから、当時の上海港のステータスは二番手であった。その後84年、最初の本格的なコンテナ専用ターミナルが第9作業区（張華濱）に建設された。何れも黄浦江下流の吳淞地区である。

一方、90年代における基幹航路コンテナ船大型化のピッチは早く、上海港のターミナル整備は追いつけなかった。船舶大型化に備えて、既に外高橋ターミナル建設は着工されていたが、その完工を待ちきれず、94年にはCOSCOが欧州の造船所で建造した3,800TEU型

コンテナ船が上海港に入港した。船長300m近い大型船を、川幅500m程度の黄浦江に入港させることは操船上も荷役作業上も無理があったが応急対処した。上海港のコンテナターミナル経営を香港・ハチソングループとの合弁（93年SCT設立）にしていたからこそ、不可能を可能にできたのかも知れない。この画期的な合弁は鄧小平レベルの政治的決断と、ハチソン李嘉誠氏の高度の政略によるものと言われる。

1994年、外高橋第1期コンテナターミナルがオープンした。そこは長江本流の南岸であり充分な広さがある。待ちかねていた世界の大型コンテナ船が大挙して入港し始めた。その後も2005年にかけて第2期から第5期ターミナル建設が続行され、外高橋に合計16バースの大型ターミナルがその陣容を整えた。外高橋は上海港の革命的な発展であり、いわば、黄浦江から長江への「脱皮」であった。

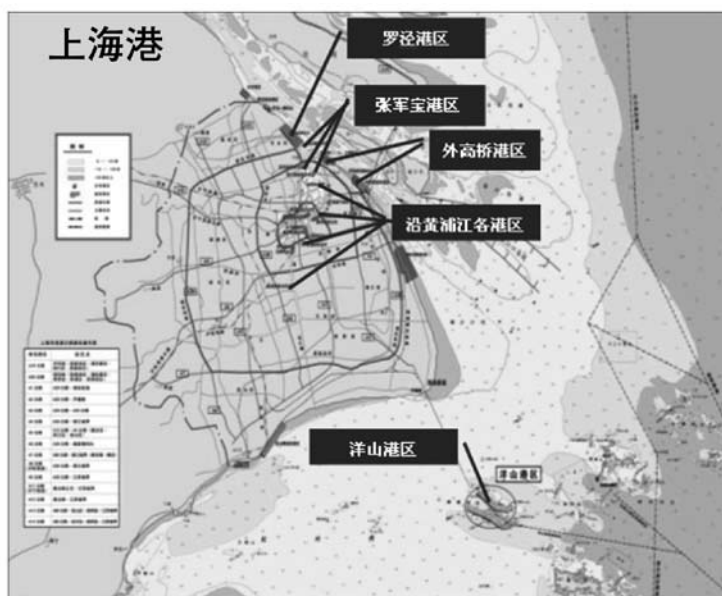
（2）「長江口航路深水化」

数年内には洋山港（後述）が主力になるが、2007年現在、上海港の主力コンテナターミナルは外高橋の16バースである。おそらく、07年度上海港全体のコンテナ取扱量は2,500万TEUを超えるであろうが、洋山港はまだ550万TEU程度の戦力である。因みに、06年の実績2,171万TEUの内訳は外高橋1,293万、SCT（呉淞地区）370万、洋山港323万、その他185万であった。この実績が示すように、押し寄せるコンテナ船大型化の波を今日まで乗り切ったのは外高橋ターミナル群であり、それを可能としたのが「長江口航路深水化」プロジェクトである。

上海港を含め長江内の港に入出港する大型船は、全て河口の水路「ノースチャンネル」を通る。水深は-7.2mしかなく、大方は満潮を待って入出港した。誰の目にも限界は明らかであった。上海港は、南京などとの共同研究で30年来の沈泥変転を調査し、水流を集めて沈泥を防ぐ「導流堤」工法を考案し、ノースチャンネル整備計画をまとめた。

世界に類例のない、必ずしも成功が保証されていない土木工法に対し、日本をはじめ諸

図1 上海港（長江口図）（出所：上海港HP）



外国の学者は冷ややかに見ていたようであるが、『成功するかしないかやってみなければ分からない』—というのが中国的発想である。未知へ向かって敢然と挑戦したエネルギーは、上海なればこそその資金力と政治力をバックにしたものである。

当プロジェクトは1994年に国務院で批准され98年に着工した。50kmにもおよぶ長大な導流堤（水面下の土手）を2本築堤し、その中を-12.5mまで浚渫する工法であり、総工費130億元の難工事である。06年に-10mまで成功させ、現在最終目標の-12.5mに向かって浚渫中である。

（3）「上海国際航運中心」

外高橋開発に次いで展開した戦略が1996年の「上海国際航運中心」策定である。人民日報によれば、『上海を国際経済、金融、貿易の中心とし、長江デルタの経済発展のため寧波の深水港湾機能と、上海-江蘇省間の物流の利便性を有機的に結合し、港湾物流の総合的サービスを形成する』とするコンセプトであった。やがては洋山港プロジェクトに発展するのであるが、この時点における航運中心（ハブポート機能）の建設地は外高橋と理解されていた。当該政策の決定により、上記「長江口航路深水化」プロジェクトの必然性が明確となり予算獲得も容易となったのであろうか、遅れていた施工が、上述のごとく98年に着工した。この頃、外高橋ターミナル建設は、既に2期および3期へと進んでいた。

本来、長江口チャンネルの浚渫立案当時は、コンテナ船の大型化を6,000TEU型と想定して水深問題に対処するはずであったし、従って、航運中心は外高橋を大開発して整備される予定であった。だが、世界のコンテナ船大型化はさらにエスカレートし、8,000～11,000TEU型時代の到来が間近に迫っていた。また、コンテナ貨物の増加は予測をはるかに大きく上回った。そして98年に「洋山港プロジェクト」構想が浮上した。

（4）洋山港プロジェクトの概要と実績

杭州湾東方沖・舟山群島の西北端に崎嶇列島がある。外高橋建設と前後して、その島嶼群の中に浮かぶ大洋山・小洋山の小島を足がかりに人工の深水港を建設するプランがひそかに練られていた。1995年に提起され、6,000人の専門研究員を投入して極めて短期間に調査・論証を重ねたと言われる。プロジェクトの概要が世に知らされたのは98年であったが、この時点では一つの構想であった。当時は、2010年の上海港コンテナ取扱量を800万TEUと想定し、外高橋で対応可能と考えられていたからである。

しかし、世界の趨勢が10,000個型へ向かう変化と中国経済成長のスピードを素早く読み取った上海港は、長江口航路深水化では数年内に対応できなくなると即断し、99年に急遽、洋山港プロジェクト実施を決定した。当時500億元といわれ、その後1,000億元（05・10・20人民網）と報道されたメガプロジェクトが、上海閥政権をバックに第10次5カ年計画の重要項目となり、2002年に着工するや驚異的な速さで工事を進め、05年12月の開港（第1期5バース）に漕ぎつけたのである。この先見能力と計画力（英知）そして実行力（政治力と財力）こそ上海パワーである。

上海港のコンテナ取扱実績はターミナル整備にともなって急上昇を続けた。2000年561万TEU（世界ランク6位）、01年634万（5位）、02年861万（4位）、03年1,128万（3位）、そして07年、遂に香港を追い越して世界第2位（推測2,500万超）になろうとしている。

95年当時に800万と想定した2010年の取扱量は、3,000万を超える趨勢となった。

洋山港は3つの機能の構成である。すなわち①洋山深水港区、②東海大橋、③芦潮港物流園区の3機能複合港湾である。

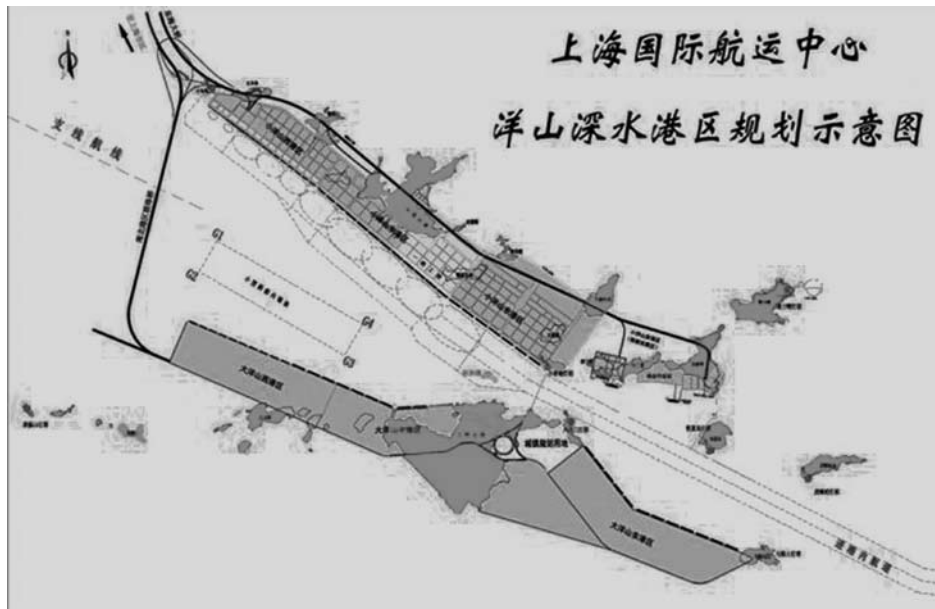
①洋山深水港区は、舟山群島の北西端に点在する小島嶼・崎嶇列島を足場として合計52バースの埠頭を建設するものであるが、そこは行政区の異なる浙江省である。大洋山、小洋山の小島嶼は漁民が住まう僻地であり、風が強く常時海霧が発生し、潮流も激しい海域である。白羽の矢が立てられた理由は、そこが上海市東端の小漁村・芦潮港の東方沖30km付近に位置して、上海にとっては最も近い「深水区」となり得る場所であったからである。開発は浙江省との合弁とするが、経営の主体は上海が握る。

設計プラン（別図参照）は、東西に伸びる長さ約10kmの岸壁埠頭を南北2本建設する。

前期工事は北側の小洋山島を足がかりに、上述の如く第1期（5バース）を05年12月に完工し、翌年第2期（4バース）も稼働、07年現在第3期（7バース08年完工予定）を建設中である。さらに建設は続き12年までに合計30バースとする計画である。

前期に続く後期工事の具体的スケジュールは未公表であるが、南側の大洋山島を基部として東西方向に岸壁埠頭を延長し、20年までに22バースを増設する計画と発表されている。この大洋山には、新たに鉄道併設の大橋（第2東海大橋）を架橋し、交通量のバランスとコンテナの内陸輸送インフラを充実させる計画と言われる。

図2 洋山港設計図



②東海大橋は芦潮港から32.5kmの高速道路橋である。片側3車線、幅31.5m、時速80kmの設計で、途中3ヶ所の沿岸航路船舶の通航口が設けられ、最大5000トンの船舶が通航可能としているが、船舶の橋脚への衝突事故対策も練られている。

大橋は洋山港の生命線であり、その安全対策には万全が期されている。救急体制、寒冷凍結降雪時の除雪、溶雪車、撒塩車を配備し、大橋上での停車禁止、ランプ点灯義務など

の交通管理規定を設けたほか、24時間インターネットで大橋通行状況、気温風速などのインフォメーションサービスを提供している。基本的に荷主トラックが埠頭までの輸送を行うからである。

③芦潮港物流園区は洋山深水港区のバックアップヤードである。

洋山深水港区には平地は皆無に等しく、埠頭の背後にスペースがない。そのため、コンテナ保管、検査、修理、コンテナ詰め作業上屋（CFS）、危険品・特殊貨物保管などのバックアップヤードを陸上に設ける必要があった。税関施設もまた然りである。荷主、メーカー、船社、商社などの流通保管・選別加工倉庫などロジスティクス関連施設の広大なスペースも必要である。これらを支えるための洋山港独特のインフラが芦潮港物流園区であり、それを取り巻く「臨港新城」である。農地や未開発湿地であった300平方^キ近い広大なスペースを産業開発区とするものであり、その中に洋山港を支える人工都市・「海港新城」を建設し、そして東海大橋の基部に芦潮港物流園区を設置するものである。

洋山深水港区と物流園区の一部とは中国最初の「保税港区」とされた。洋山港区の2.14平方^キと芦潮港物流園区の一部5.06平方^キが仕切られ、園区内には内外の著名ロジスティクス企業が入り、3PL、貿易、フォワーダー業務、通関、保険業務などを行う。保税港区設置は、長江からコンテナ船が直接洋山港に着岸し、母船への積替えを行う「江海聯運」（長江フィーダ）を可能にした。

超大型コンテナ港湾となる洋山港を有機的に機能させるための対策は、長江フィーダのほか、沿海諸港からのフィーダ航路網設立や、「芦潮港コンテナ鉄路中心駅」から南京、南昌、合肥などへ向け定期専用列車を仕立てて「海鉄聯運」（インターモーダル鉄道輸送）を開始した。また、浦東空港とは1時間以内の輸送距離であり迅速な「海空聯運」も可能である。

2. 寧波港の発展戦略

(1) 解かれた上海の呪縛とターミナル大開発

1990年代までの、寧波を含む浙江省のコンテナ物流は主として上海港に依存した。95年の寧波港のコンテナ取扱量は16万TEUに過ぎず、上海（153万）の10分の1程度であった。寧波から上海まで6時間あまりかけてトラックで運搬した。中国一の天然の深水良港でありながらターミナル建設が遅れ、2000年まで低迷した背景に上海港のハブポート戦略がある。上述の「上海国際航運中心」策定に象徴される上海最優先戦略である。このため寧波港のターミナル建設が抑制されていた。

寧波のコンテナ港湾物流の発展は、01年にHPH（ハチソン）を迎え入れ北侖^{ほくろん}ターミナル・NBCT（3バース）に新風を吹き込むことから始まった。この年ようやく100万台（121万TEU）に達し大連と並んだものの、上海（634万TEU）とは比較にならなかった。

このころ上海は、問題の洋山港プロジェクトを確定し、また、上海閥政権も交代していた。この時点で、寧波はようやく上海の呪縛からは解放された。とき恰も（前述のごとく）WTO加盟に伴うロジスティクス・インフラ整備政策と、「中国港湾法」に基づく外資導入奨励政策が出されていた。この機に乗じた寧波港は、以下に述べる如く、爆発的な拡張建設を実施中である。

上海に大きく後れた寧波港は、国家發展改革委員会綜合運輸研究所に港湾發展戰略の調査研究を依頼する。研究報告書は05年3月に作成され現在の基本的な發展指針となった。

戰略の具体案は、寧波港が舟山港と一体化することを示唆し、西は金塘島から東は六横島にかけての、直系約50km圏の広大な大水深港湾像を描いているのである。

同報告で寧波港コンテナ貨物源については、05年時点で地元浙江省が72%、上海・江蘇が25%程度と分析し、杭州湾跨海大橋（後述）の集荷効果を「寧波港の競争力を高める」としながらも、将来2010年、20年の貨物源分布を、概ね現在と同様に推測しているが、大橋開通がもたらす物流変化は予想以上かも知れない。

（2）外資導入とコンテナ激増

2001年に北侖3期（4バース）を増設し港務局自営としたが、それ以降は外資合弁建設のラッシュとなった。寧波北侖の東部・穿山半島に新港湾を開発し、直線埠頭9バースのコンテナターミナルを順次建設中であり、最初の2バースが欧州船社MSCとの50/50の合弁で04年8月に、次の2バースを、やはり欧州船社LT（EMC）と50/50の合弁で05年3月に稼働開始した。さらに続く5バースは「北侖5期」として寧波港50%、OOCL20%、COSCO 20%、中国国家投資交通公司10%の多数社合弁で建設中であり、その総投資額は50億元と報じられる。また同時期05年から07年にかけて、寧波北侖の中央部・大榭島に香港招商局（China Merchant）が4バースを建設した。総投資額34.5億元、招商局45%、大榭島 CITIC20%、寧波港35%の合弁である。北侖に位置しながら、港湾経営は寧波港務局から分離独立した組織である。

上記出資船社の顔ぶれも欧州系船社の進出が特徴的である。寧波港には欧州航路船の寄港が多く、船型が最も大型化した同航路船の水深要求を充分満たす寧波港は、その取扱量が急上昇し、06年には前年比+35.8%の706万TEUを記録した。

（3）挑戦的インフラ—杭州湾跨海大橋

洋山港では自省の崎嶇列島を上海に提供した浙江省であるが、それはそれとして寧波港は、洋山港出現を拱手傍観しては居なかった。江蘇省や上海市の貨物を誘引して寧波港を發展させるべく杭州湾を跨ぐ大橋を建設する。それは、江蘇省、上海市方面の高速道路整備と相俟って、長江デルタにおける寧波港の利便性を大いに高めるものとなり、洋山港にとっては挑戦的なインフラとなる。杭州湾跨海大橋は、洋山港vs寧波港の貨物争奪戦を激化させ、長江デルタのロジスティックスを変貌させるものとなろう。

杭州湾がV字型に食いこむ錢塘江河口を、北岸（嘉興）から南岸（慈溪）にバイパスブリッジを架橋し、現在370kmの上海からの走行距離を120km短縮する。長江デルタ最大の貨物源である江蘇省・蘇州方面からは200kmも短縮される。蘇州—寧波は2時間半程度の走行圏内となり、寧波港までの走行時間とコストが洋山港と大差は無くなる。

一方、公表された両港湾の建設費からバース当りのコストを概算すると、洋山港は寧波港の2～3倍である。港湾建設コストの差は競争力の差となる。寧波港は上海港より安い料金を提供する余力（競争力）を備えているのである。

跨海大橋建設の総投資額は140億元、全長は海上橋としては世界一の36km、幅は6車線である。大橋建設会社の資本金は38.5億元、その90%を寧波側（杭州湾南岸）、10%を嘉

図3 長江デルタの港湾



興側（北岸）が持つ。会社資本の50.25%が省内17企業の民間出資で構成されており、民間主導の極めて特異な第3セクター機構である。国家開発銀行、中国銀行など4行からの借款も決まり、プロジェクトは国务院の批准を得て2003年6月着工、08年6月に開通する予定である。

注目された大橋通行料は、車輛あたり80元と発表された。大橋の収益率を約9%として14年間ほどで投資回収を行うとの報道もある。かなりの貨物が、これまで利用した上海港から寧波港へシフトしていくことであろう。

（4）舟山港併合—50バース2,000万TEU

2006年1月1日、寧波港は舟山港を併合し「寧波－舟山港」となった。元来、舟山群島は漁業基地として知られるが、大陸に面した南岸は風浪から遮蔽され、大水深を利した大型タンカー基地でもある。06年のコンテナ取扱量は10万TEUにも満たないが、今回の合併によりコンテナ港湾建設が大々的に展開される。

「寧波－舟山港」となったグレーター寧波港のコンテナバース数は上述の如く、07年現在、2期3バース（NBCT）、3期4バース、4期～5期9バース（穿山半島・一部工事中）、大榭島4バース（香港招商局）合計20バース体制であるが、それに加えて、2015年までにコンテナターミナルを30バース規模で建設する。このほど協議作成された『寧波舟山港湾一体化促進協議覚書』に明記されたところによれば、それは北侖地区、金塘島、衢山島、六横島、梅山島などに大水深のコンテナターミナルおよび原油、鉱石、石炭などの専用埠頭を建設するプランである。

最初は金塘島の大型コンテナターミナル12バース建設計画である。金塘島南岸・大浦口海岸に5バース（或いは6バース）、建設予算57億元、うち2バースを08年に先行させる。呼称を「北侖6期」とし、その投資企業は、寧波港（65%）、舟山港（10%）、香港寧興集団公司（25%）の3者合弁体制でスタートし、後に内外資企業を受け入れる計画がある。

OOCL、中国海運などの参入が取りざたされている。次いで同島の東南岸・上坳海岸に7バースを建設する。予算は50億元程度としているが詳しくは分からない。

金塘島は寧波北侖の西部に位置し、水深が深く、市街に近い地の利がある。最終的に同島だけで30バース以上のターミナル建設プランを描いているが、数年内に中核ターミナル群になる可能性がある。寧波市街地から金塘島を経て舟山島に至る橋は既に建設中である。

現行計画どおり建設が進めば、寧波港は年間2,000万TEU規模の巨大コンテナ・ハブポートになり、おそらく、上海、深センに次ぐ中国第三位に成長することであろう。世界の五指にランクされる日が来るかも知れない。もはや上海の補完を通り越し、上海港を脅かす競合港である。寧波の挑戦を受けて立つ上海は、どのような知恵と政略を駆使し、上海港への影響を抑え、目論見どおりに洋山港を成功させる戦略を見せるのであろうか。

第3章 珠江デルタ（PRD）のコンテナターミナル戦略

1. 香港のステータス

（1）香港のコンテナ取扱量推移

香港を含むPRD港湾群のコンテナ取扱量は、上海を擁する長江デルタのそれを上回る。2005年、香港はコンテナ取扱量世界の座をシンガポールに譲り、第1章で述べた如く、07年には上海にも追い抜かれる形勢ではあるが、PRDは世界最大のコンテナ物流地域である。

香港の増加率が鈍化し、世界第3位に落ちる見込みとはいえ、依然増加を維持し続けているから、ハブポート香港の伝統と付加価値サービスの実力は健在との見方もあるが、問題は現下の対策である。深セン諸港湾の発展と攻勢に対し何ら対策を講じないならば、香港のステータスは低下し、その将来に翳りが出るかもしれない。

香港のコンテナ港湾は、中核となる「葵涌（クワイチュン）」の大型コンテナターミナル群に加えて「ミッドストリーム」と略称される前近代的な沖荷役（錨泊地ハシケ荷役）がある。

九龍半島葵涌（クワイチュン）に第1期コンテナターミナル（1972年3バース）が建設され、その後第2期から9期（青衣島）へと大いに発展拡張され、2004年に現在の24バース体制となった。そして、その後続く建設計画も、ランタオ島東岸に第10期から13期まで合計25バースのプランが描かれているが、深センおよび広州の目覚ましい発展に圧倒されたのか前進をためらっている。「香港にこれ以上必要か」とする消極派と、「だからこそ香港の能力をさらに高めねばならない」とする積極派に分かれて、未だに着工の兆しが見えてこない。

香港が世界首座を堅持していた背景は広東省PRDの経済発展である。92年にシンガポールを抜いて世界のトップとなり、それから04年まで、一時は抜き返された年もあったが概ね首位を占め続けた。05年からの順位下降を、香港の凋落と見るか否か現時点では断定できないが、港湾物流コストの安い深セン、広州諸港の急激な発展による、貨物分散現象であることは明らかである。

(2) 香港の優位性

香港が、周辺新興港湾の低コスト競争にさらされながらも取扱量を減少させることなく、しかも一定の増加率を維持しているところが香港の優位性の証明である。

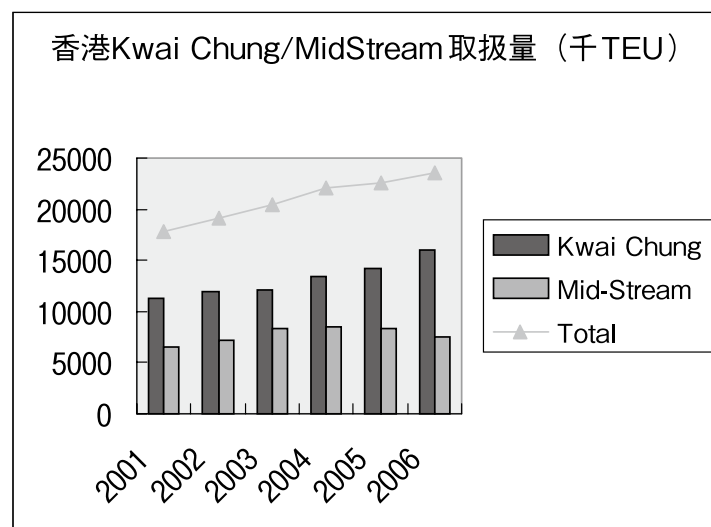
天然の良港としての安全性に加えて、「歴史あるフリーポート香港」の高効率、信頼度、中継貨物（トランシップ、複合輸送など）の利便性がある。そのことを物語るかのように、世界最高水準の生産性を誇るクワイチュンの取扱量は一定の増加率を保持しており、05年を境に減少しているのはミッドストリームでの取扱量である。（表4）

香港の貨物源たる広東省からの輸送手段はトラックと水上輸送に分かれる。水上輸送であれば香港も深センも輸送コストに大差がない。トラック輸送の場合はボーダー通過手続きとトラック走行距離の差があり、コンテナ当り200米ドルほど深セン側が安くなる。加えて、香港側のターミナル料金が世界一の高水準である（あった）。深センよりも平均100米ドル高いといわれていたが、昨今は、値下げを迫られて徐々にその差は縮小されている模様である。

深セン側港湾のデメリットは、税関手続きとターミナル事務処理能力にあった。税関問題は年々合理化され、ターミナル事務処理能力も、出資企業である香港オペレーターからの人材派遣により向上してきた。これらの問題が改善されるにつれ、深セン諸港湾を利用する荷主や、船社のインベントリー（空コンテナデポ）としての取扱量が増大した。しかしながら、依然として通関手続きには一定の時間を要するため、急ぐ貨物は香港経由を選ぶ。香港の付加価値ある港湾サービスには、上記のコスト差を越える優位性が残されているからである。

また、深センのコンテナ取扱量が香港を急迫しているとはいえ、その内容には大きな差がある。05年の統計資料ではあるが、香港の取扱量(2,260万TEU)に占める空コンテナ(415万TEU)の比率は18%であり、深センを代表する塩田港では、取扱量736万TEUのうち、ほぼ37%（270万TEU）が空コンテナであった。同港の揚げ荷のみ見れば88%が空コンテナであった。トランシップ（中継貨物）が占める比率は、香港が約45%を占めたのに対し、塩田港のそれは僅かに1%であった。

表4



出所：Census & Statistics Dept. of HK Gov.

(3) 物流ルートのパターン

従来、PRD東岸と西岸で産業の性格が異なった。PRD東岸はハイテク産業が多く、貨物の運賃負担力も高い。香港とは陸続きであるからトラック主体である。西岸の輸出貨物は家具類などが多く、嵩張るが低価格商品が多い。香港とは珠江湾を挟むので、多くはリバーボート（ハシケ）で香港に水上輸送されるパターンであった。水上輸送コストは深センも香港も大差は無く、香港の方が処理能力において勝るからである。

ところが、深セン蛇口、赤湾などのターミナル会社が西岸からの水上輸送貨物誘致に力を入れ、税関手続きも合理化を図り利便性が向上した。地理的にも貨物源に近い川上に位置するから、香港に出ていた貨物の一部は深センにシフトした。加えて、05年にオープンした広州の新港・南沙ターミナル(後述)が追打ちをかけた。(表4)はクワイチュンとミッドストリーム取扱量の変化であるが、ミッドストリームが2005年をピークに減少に転じたことは前述した。ハシケで香港に輸送され、ミッドストリームで船積みされていたPRD西岸からの貨物が、近くの南沙港や深セン諸港に分散していることを示唆するものであろう。

(4) 活性化プロジェクト・香港—マカオ架橋

PRDの産業経済は深セン経済特区から興隆し、隣接する東莞地区がIT産業の集積地となって、PRD東岸発展の中心となった。続いて広州市とその周辺が、ハイテク産業地区として発展したが、近年は広州市周辺からPRD西岸の南沙地区で自動車・鉄鋼産業が興隆し、その発展は著しい。中国最大の自動車産業地帯を目指して成長する現況は、将来さらに広大なPRD西南岸（中山、珠海、マカオ、江門方面）の経済発展を予測させるものであり、このPRD西岸こそ香港の残された産業経済の後背地として期待されている。しかも、PRD西南方面には大型港湾が無く、ゲートポートは香港、南沙、深センの何れかになる。香港が、PRD西岸に将来の活路を求め計画したプロジェクトこそ、西岸（マカオ・珠海）—香港直結橋である。

マカオ・珠海と香港ランタオ島を結ぶ約40kmの跨海大橋の架橋計画は、1997年に中国政府の承認を得ており、香港経済活性化の切り札として期待されている。橋の名称も「港珠澳跨海大橋」とされ、当初は2008年に開通計画であったが07年現在未着工である。総工費300～600億香港ドルと言われる大型プロジェクトであり、予算配分（広東省側と香港側の負担比率）さえ片付けば06年にも着工すると言われていたが、新たな問題要因が出てきている模様である。情報によれば、貨物が香港に向かえば不利となる深セン側の抵抗が強く、また、昨今マカオの政情が不安定になったことなどの諸要素が入り組んでいるとのことである。

PRD物流研究の権威として知られる香港中文大学・段樵教授は、跨海大橋とNo.10コンテナターミナル計画（上述ランタオ島の新港湾）について、両計画とも香港の将来に不可欠であるとしている。とりわけ新港湾No.10コンテナターミナルの必要性については、既存のクワイチュン・ターミナルが狭小であり、深セン港湾に比べてロジスティックス・インフラとしての競争力に劣るため、広くて奥行き深い大型コンテナターミナルの必要性を強調する。

2. 深センのコンテナターミナル大増強計画

(1) 深セン70バース体制へ

中国最大の対外貿易拠点・PRDのゲートポート香港が、2005年コンテナ取扱量世界一の座をシンガポールに譲り、さらに07年のランキングで上海にも追い越されようとする背景には、深センの目覚ましい発展があることは前述した。その深セン港湾群が、さらに大規模な拡張建設プランを打ち出した。これは香港にとっては容赦の無い圧力である。

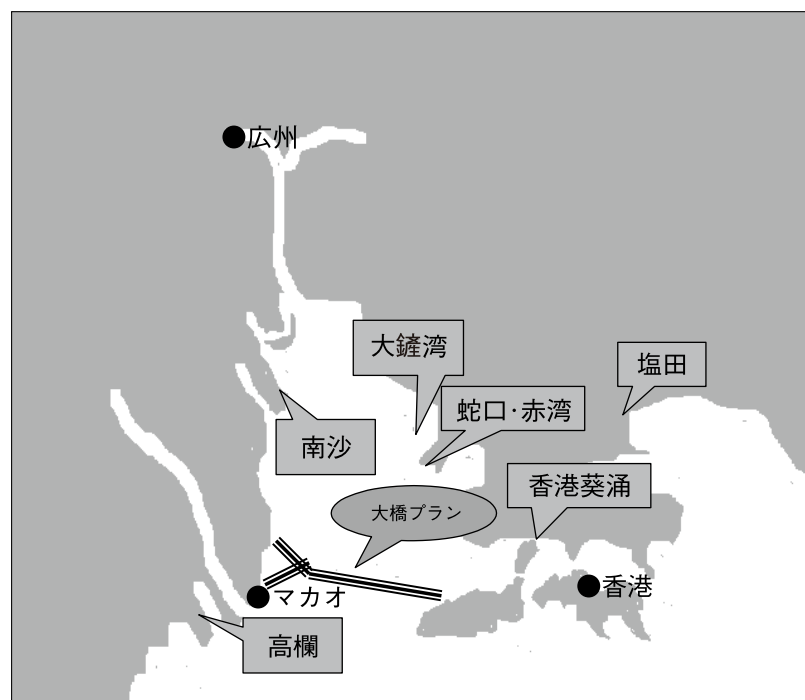
深センのコンテナ港湾は東西に点在する。港湾開発は中国の開放政策、すなわち、経済特区設置に伴い西部から始まった。79年に蛇口、82年に赤湾が在来船用に建設が始まり、東部港湾は94年に塩田コンテナターミナルがハチソンの手で開発された。日本企業にも呼びかけられたが積極的に参画する企業は出なかった。時を同じくして在来貨物港湾であった蛇口、赤湾両港も本格的なコンテナ港湾へと変身して行った。

06年、深センは1,847万TEU（中国第2位、世界第4位）の実績をあげた。東部・大鵬湾の塩田港（830万TEU）、西部・赤湾（526万TEU）、蛇口（236万TEU）、その他の小港湾（255万TEU）の合計である。2～3年内にも香港（06年2,354万TEU）を超えようとする勢いであり、コンテナターミナル拡充計画は止まるところを知らない。

06年12月に開催された「深セン港総体計画」会議で、交通局責任者が述べた発展予想は深センのコンテナ取扱量を2010年に2,600万TEU、20年には3,800万TEUとしている。

そして、07年4月に深セン市政府が発表した「港湾発展戦略」によれば、東部・塩田を30バースとし、西部の新港湾・大鏟湾に22バースを建設するほか、前海湾（赤湾隣接区）、宝安港区に適宜コンテナターミナルを建設する大規模計画である。計画を総合すると、2012年以降には深セン全体で70バース前後のコンテナターミナルを整備して、年間3,000

図4 PRD図



万TEU以上の取扱能力を備える大計画である。これは現有設備（06年時点で26バース）を3倍近くに作る大増強計画である。とりわけ深セン西部の新港湾・「大鏟湾」建設は、注目すべきプロジェクトである。

（2）大鏟湾新港建設のインパクト

大鏟湾（Dachan Bay）コンテナターミナル建設プロジェクトは、2003年に浮上し早くも05年の着工となった。総投資額250億元、合計22バース（大水深15バース、中小型船用7バース）の建設プランは現在の塩田港を凌ぐ規模である。将来、PRDの港湾物流とコンテナ・ロジスティックスを一変しかねない、強力なインパクトを与えるであろう。

大鏟湾コンテナターミナルの最大のアドバンテージはロケーションにある。PRD最大の貨物源である広州および東莞に最も近い大港湾となるからである。広州と香港を結ぶ、PRD東岸の新しい大動脈として建設中の高速道路・西部通道に沿っており、香港や塩田港に運ばれているコンテナ貨物を、誘引しやすい場所である。

集荷に優位な湾岸でありながら、これまで港湾建設が行われなかった理由は入港航路の水深問題であった。大鏟湾とは背中合わせの赤湾、蛇口への大型船寄港が増加して、以前からチャンネル整備の計画はあったが、この大鏟湾プロジェクト出現により、ランタオ島西岸沖の銅胡航道（Tonggu Channel）の浚渫工事が現実化した。当チャンネル開設により、九龍半島とランタオ島に挟まれた、潮流が複雑で狭隘な馬湾航道（Mawan Channel）を通航する必要がなくなるのである。

具体的なプロジェクトは、合計22バースを4期に分けて建設するグランドデザインであるが、第1期5バースの総投資額は約71億元、香港のModern Terminals Ltd（MTL）65%、深セン市35%の合弁である。うち1～2バースが07年末に稼動予定であり、08年完工計画である。

その先の建設工程は第2期（4バース）2010年、第3期（中小7バース）12年以降、第4期（6バース）12年以降となっており、更に2バースの追加オプションがある。MTLはこれらの全てに関わっていく計画であったが、最近（07年6月）、第2期4バースのオペレーターを、マースク（APMT）51%、招商局14%、深セン市35%の合弁とすることが発表された。総投資額約73億元である。世界最大のコンテナ船社であるマースクの参画は、当プロジェクトの成功を予見させるものである。

大鏟湾の優位性は、集荷に有利な地理的条件のみならず、大型船にとって入出港しやすい海湾港である。ターミナルオペレーターは香港でも最も経験豊かなMTL（第1期）であり、世界最大コンテナ船社・マースク（第2期）であるから、香港、深センの既存ターミナルから大鏟湾にシフトするコンテナ貨物は少なくないものと思われる。PRD港湾間の競合は、08年を境に激しさを増し、新たな展開をみせるものと思われる。

3. 南沙港建設と自動車産業で盛返す広州港

深セン・大鏟湾の出現に先立ってPRDコンテナ物流に大きなインパクトを与えているのが南沙港である。元来、広州は黄埔港を中核とした河川港であるが、沿海港への脱皮を志向して南沙・龍穴島を開発し、大型コンテナターミナルの建設プロジェクトを実現した。

中国海運と港務局との合弁第1期4バースが2005年にオープンした当時は、まだ香港

島沖からのアプローチ・チャンネル（伶仃水道）の水深が懸念されたが、国家プロジェクトとして浚渫工事が実施され-13mまでになっている。これにより中国海運をはじめCOSCOやマースクの大型コンテナ船が寄港開始し、南沙地区の自動車産業発展と共にPRD西岸の貨物を引き寄せ始めた。第2期6バースは、COSCOおよびマースクと港務局との合弁となったが、うち2バースは既に稼動中であり07年末完工予定である。そしてさらに、08年には第3期5バース増設が計画されており、おそらく10年までには南沙港だけで15バース規模となるであろう。

これら南沙港ターミナルの新戦力を加えて広州港のコンテナ取扱量は急増している。前出（表3グラフ）の如く広州港は06年に660万TEUの実績をあげて全国5位となっているが、07年には900万TEUに達するかもしれない。因みに、広州港は2010年に1,400万TEUとする目標を掲げている。

4. 香港擁護政策

前述の如く、PRD主要港の2006年のコンテナ取扱量は香港2,354、深セン1,847、広州660、中山117、合計4,978万TEUであった（表2）。これらの港湾集計には港湾間の行き来がありダブルカウントされている部分もあるだろうが、PRD合計は、ざっと5,000万TEUであり、香港と広東省港湾とはほぼ半々である。そして、このバランスが今後どうなるのかは中国政府の政策にかかるとはたして、当局は香港をどう見ているのであろうか。

交通部副部長翁孟勇談話（07.7.3航運網）によれば、政府の香港擁護政策は明白である。香港には世界のコンテナ航路が密集し、港湾サービスに優れ、金融・決算や税関実務に顕著な差別があることにより、香港の優位性は揺るがないとして、2010年のPRDにおけるコンテナ取扱量を、広東省港湾4,000万、香港3,000万と予想している。このことから推測するならば、PRD諸港湾のサービス分業・棲み分けを想定していることになる。

香港vs深センの競合は、PRDの港湾覇権を争うゼロサムゲームと見るむきもあるが、実態は、「広域的PRDの港湾クラスター化」に進んでいるように思われる。つまり、嘗て華南のハブポートは香港であり、今は香港と深センであり、将来は香港、深セン、広州および珠海が、PRD港湾クラスターとして分散共存し、世界最大級のハブポート群を形成していくのではなかろうか。

