

中国における港湾建設の現状と課題

徐 佳 鋭

(流通経済大学大学院博士後期課程)

高 田 富 夫

(流通経済大学流通情報学部教授)

目 次

- I はじめに
- II 港湾インフラ整備の現状
- III 港湾インフラが抱える問題点
- IV おわりに

I はじめに

中国では改革開放から 30 数年が経過し、沿海港の深水バースが 78 年当時の 133 バースから 2012 年には 1,366 バースに増え、貨物取扱量も同じく 1 億 9,834 万トンから 61 億 6,292 万トンになった¹。その結果、港湾インフラはかつての大幅な不足から現在では過剰に転換している。港湾間の競争は激しくなり、2008 年のリーマンショック後は厳しさを更に増してきた。

沿海地域では現在もなお積極的に港湾の規模拡大に取り組んでおり、いくつかの港では、港湾建設の名目で広大な湾岸の陸域と海域²が使用されようとしている。例えば、江蘇省鎮江市は 47km の湾岸線から 130km まで開発する予定である。連云港は現在の湾岸線は 7.4km であるが、100km まで延長する予定である。深圳港は 67km の湾岸線から 82km まで拡張し、港湾の航運区海域使用面積は 320km² である。港湾インフラへの過剰な投資により港湾間競争は激化し、生産能力の過剰はコントロールできなくなり、貴重な海洋資源の浪費と新たな環境問題を生んでいる²⁻¹。

本論は今なお拡大を続ける中国の港湾開発の現状を概観し、その問題点とその背景にある政治的・経済的要因について考察するものである。中国の経済発展は鈍化の兆候が表れている。港湾建設も平等主義のもと従来のような急速かつ大規模な拡大に黄色信号が灯っている。経済の現状と将来の動向を見越した港湾開発という視点が希薄のように見える。しかしこの点の是正は国の基本的な形と絡んでいるだけに、容易なことでない。

II 港湾インフラ整備の現状

¹ 『中国統計年鑑』2012 年版による。表 1 (p76) の出所も同じ。

² 海域：中国では港湾区域、港湾隣接地域、港湾施設の敷地を含む港湾面積を海域としている。

²⁻¹ 『加强沿海港口建设规模控制系列谈之三』(卷末参考文献 19) による。

現在、中国の港湾の規模と貨物取扱量はともに世界一位である。主要海港の数は38、河川港は330である²⁻²。沿海中枢港湾の上海、寧波、天津、青島、秦皇島は世界港ベスト10にランクイン³している。しかしこれら港湾のコンテナ取扱能力は過剰であり、石炭、鉄鉱石など専用埠頭も十分利用されているとは言い難い。いくつかの港では需要を無視した港湾建設が行われ、無理矢理に海を埋め立てる事例も現れている。このような強引な港湾拡張は港湾資源の浪費や、海洋環境の汚染などの問題を深刻化させかねない。

1 主要港湾のインフラ整備建設状況

(1) 長江デルタ地区主要港湾

上海港

上海港は19世紀に建設された河川港であったため、大型コンテナ船は接岸できなかった。1995年12月、中国国家発展政策の一翼を担う上海国際航運中心戦略のもとで、洋山港建設計画が策定された⁴。上海の黄浦江は水深が7m程度しかなく、コンテナ船は潮の干満を利用して出港しなければならなかった。2005年12月、洋山港一期工事が完了し、供用開始され、洋山保税區も同時に供用が開始された。洋山港は上海より浙江省の杭州湾に近く、埠頭全長1,600m、水深15mの深水港である。上海と洋山港を繋ぐ東海大橋は全長32.5kmで、当時世界で最も長い跨海橋となった。現在のところトラックしか通行できないが、コンテナ列車の通行ができるよう改修工事が計画されており、近い将来実現するものと見られる。

寧波・舟山港

寧波港は寧波鎮海、北侖海岸、および舟山南海岸に分布している。2011年の貨物取扱量は中国最大の6.91億トンであった。寧波・舟山港は天然の深水港で、港湾整備対象の海岸線は約449.4kmで、そのうち深水海岸線は384.9kmを占める。バースの総数は687バース⁴⁻¹、平均水深は10m以上である。鉄鉱石と原油の取り扱いでも沿海部最大の石油化学工業基地であり、華東地区で最大の石炭輸送基地である。

(2) 珠江デルタ地区主要港湾

広州港

華南地区最大の都市である広州港の深水バースは50バースあり、港湾インフラが完備している。コンテナ、石油、石炭、肥料、鋼鉄、鉄鉱石、自動車などの貨物取り扱いが可能である。

深圳港

深圳港は広東省珠江デルタ南部、蛇口、赤湾、妈湾、東角頭、塩田、福永空港、沙魚涌、内河8ヶ所の港区から構成されている。港の水域面積は106km²、陸域面積は16km²、万ト

²⁻² 『中国港口年鑑』2012年版より筆者が推計。

³ 国土交通省港湾局計画課「2010年世界の港湾取扱貨物量ランキング」による。

⁴ 洋山港：中国上海市浦東新区の東南30km沖合の杭州湾上嵎泗列島の洋山に建設された新しいコンテナ港湾及びコンテナターミナル。

⁴⁻¹ 『中国統計年鑑』2012年版による。

ン級バースが 69 バース、コンテナ専用バースが 44 バース⁴⁻²ある。

(3) 渤海地区主要港湾⁴⁻³

港湾、特に中枢港は都市の発展にも大きな役割を果たしている。環渤海湾は海岸線約 5,800km、そこに大小さまざまな港が 60 ヶ所、平均 100km ごとに港が一つあることになり⁴⁻⁴、激しい競争が展開されている。

天津港

天津港は「北方国際航運中心と物流中心」として位置づけられており、陸域面積は 47km²、水域面積は 150km²、バースが 140 バース、大型船専用バースが 62 バース、進入航路の水深は 18.5m、20 万トン以上の大型船が自由に入出港できる⁴⁻⁵。

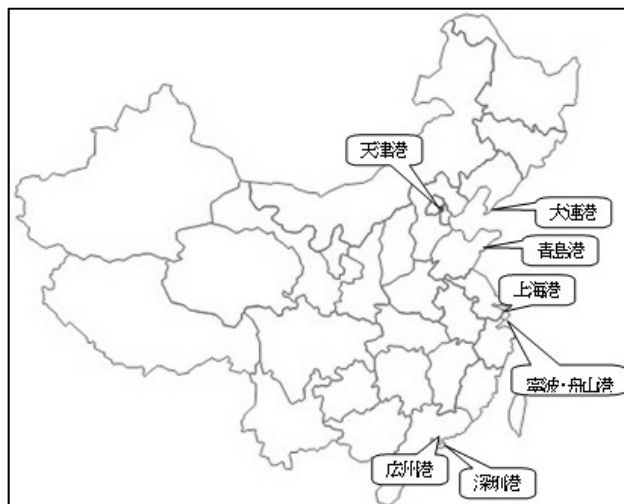
青島港

1892 年に建設された山東省の青島港はコンテナ、原油、鉄鉱石、石炭、食糧などの輸出を担う中枢港であり、バース総数が 81 バース、12,000-15,000TEU 型コンテナ船が入港可能である。2011 年のコンテナ取扱量は 1,302 万 TEU、中国で第 5 位、世界で第 8 位であった⁴⁻⁶。

大連港

大連港は中国最大の 45 万トン原油埠頭を持ち、年間受入量は 8000 万トンであり、中国東北地区で最も重要な石油化学工業基地を擁している。バース総数が 231 バース、15,000TEU の大型コンテナ船が停泊可能である。

図 1 中国の主要港湾



⁴⁻² 『深圳港港口分布概況』 (http://www.sztb.gov.cn/bsfw/wycx/slex/kafb/201305/t20130516_17342.htm) による。

⁴⁻³ 天津港、青島港、大連港については、各管理会社の公式ウェブサイトによる。尚、『中国統計年鑑』2012 年版によれば、天津港のバース総数は 154、広州港の深水バース数は 65 となっている。

⁴⁻⁴ 下記サイトの資料による。

<http://search.sina.com.cn/?q=%B2%B3%BA%A3%CD%E55800%B9%AB%C0%EF%B5%C4%BA%A3%B0%B6%CF%DF&range=all&c=news&sort=time>。

⁴⁻⁵ 天津港（集団）有限公司、<http://www.ptacn.com/>による。

⁴⁻⁶ 青島港（集団）有限公司、<http://www.qdport.com/>による。

2 コンテナ港急速発展の背景

(1) 経済と国際貿易の急速な拡大

21世紀初頭、世界のGDPは平均して3.68%でしか増えなかったのに対して、中国のGDPは17.34%で増加していた⁵。2001年の中国国内の自動車販売台数は約200万台、2002年は約380万台であった。それが2012年には1,927万台に達した。11年間に9倍になったわけである。WTO加盟後11年間で、中国国内の家電市場は2,000億元から2011年に約11,425億元まで成長した、5倍以上の増加である。

表1 2009～2011年中国主要港湾貨物取扱量推移 単位：万トン

順位	港湾	2009年	2010年	2011年
1	寧波・舟山港	57,684	63,300	69,393
2	上海港	49,467	56,320	62,432
3	天津港	38,111	41,325	45,338
4	広州港	36,395	40,195	43,149
5	青島港	31,546	35,012	37,230
6	大連港	27,203	31,399	33,691
7	秦皇島港	24,942	26,297	28,770
8	營口港	17,603	22,579	26,085
9	日照港	18,131	22,597	25,260
10	煙台港	12,351	15,033	18,029

出所：『中国統計年鑑』により作成

(2) 港湾インフラ整備の建設高速化

中国沿海部港湾の急速な発展の根本的な要因は経済発展にある。

港湾は経済発展の基礎である。長江デルタ地区は中国全港湾のコンテナ取扱量の約3割を占め、五つの地域⁶の中で最も大きな港群である。その港群の役割は三つある。一つめはコンテナ輸送であり、上海、寧波、長江以南の各港は「上海国際航運中心」と称されるコンテナ輸送システムを構成している。二つめは大量の原燃料の上海向け輸送を中継する役割である。三つめは長江沿岸線各地で生産された輸出品の積出港としての役割である⁶⁻¹。

港湾の貨物取扱量はこの地域の経済水準を反映している。国際貿易は中国经济発展の柱であり、中国全体の9割以上の物資が沿海港経由で輸出入されている。石油と鉄鉱石はほぼすべてが港を利用している。生活関連物資としては、大量の石炭が北部から沿海部の港経由で南部に、食糧も同じルートで南部に海上輸送される。

3 主要港におけるコンテナ取扱量

2011年、中国全港湾のコンテナ取扱量は1億6200万TEUに達した。前年比11.4%増である。そのうち沿海部諸港は1億4600万TEU⁶⁻²で前年比11.3%増、河川港は1,600万TEUで前年比18.3%増であった。コンテナ取扱量が100万TEUを超える港は2010年の18港か

⁵ 国際貿易投資研究所「国際比較統計データベース」による。

⁶ 五つの地域とは環渤海地区、長江デルタ、東南沿海部、珠江デルタ、西南沿海部をいう。

⁶⁻¹ 法律解説網『全国沿海港口布局规划解説』（巻末参考文献17）による。

⁶⁻² 『公路水路交通運輸行業發展統計公報』2012年版（巻末参考文献20）による。

ら 19 港に増えた。その内訳は、沿海港 15 港、河川港 4 港である。2011 年上海港のコンテナ取扱量は世界初めて 3,151 万 TEU に達した。

表 2 世界主要港湾コンテナ取扱量

順位	2009 年		2010 年		2011 年	
	港湾	万 TEU	港湾	万 TEU	港湾	万 TEU
1	シンガポール	2,587	上海	2,907	上海	3,151
2	上海	2,500	シンガポール	2,843	シンガポール	2,994
3	香港	2,104	香港	2,353	香港	2,440
4	深圳	1,825	深圳	2,251	深圳	2,257
5	釜山	1,196	釜山	1,416	釜山	1,616
6	広州	1,119	寧波	1,314	寧波	1,469
7	ドバイ	1,112	広州	1,255	広州	1,440
8	寧波	1,050	青島	1,201	青島	1,302
9	青島	1,026	ドバイ	1,160	ドバイ	1,300
10	ロッテルダム	974	ロッテルダム	1,115	ロッテルダム	1,190

出所：日本港湾協会資料より作成

港湾のコンテナ取扱量は経済発展と密接な関係がある。2007 年まで、中国港湾のコンテナ取扱量は年 20% を超える割合で成長したが、2008 年リーマンショックにより輸出は大きな影響を受け、成長率は前年の半分に落ち込んだ。翌年にはマイナス成長であった。2010 年からは内需拡大策が効果を発揮して、港湾コンテナ取扱量の成長率は 20% を回復した。

表 3 2005-2011 年中国主要港湾群コンテナ取扱量(万 TEU)

地域	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年
環渤海地区	1,545	1,934	2,321	2,629	2,711	3,303	3,743
長江デルタ	2,554	3,196	4,011	4,613	4,266	5,102	5,590
東南沿海部	488	577	678	727	688	860	1,071
珠江デルタ	2,025	2,465	3,150	3,237	2,865	3,348	3,588
西南沿海部	46	55	68	87	94	138	179
合計	6,658	8,227	10,228	11,293	10,624	12,751	14,171
成長率	--	23.55%	24.32%	10.39%	-5.91%	20.02%	11.12%

出所：『中国港口集装箱協会』統計データより作成

表 3 に示したように、2011 年の長江デルタ地区コンテナ取扱量は 5,590 万 TEU で、全体の 39% を占めた。環渤海地区コンテナ取扱量は 3,743 万 TEU で全体の 26%、珠江デルタ地区のコンテナ取扱量は 3,588 万 TEU で全体の 25%、東南沿海部のコンテナ取扱量は 1,071 万 TEU で全体の 8%、西南沿海部のコンテナ取扱量は 179 万 TEU で全体の 1% という状況であった。

Ⅲ 港湾インフラが抱える問題点

1 インフラ投資額と取扱量、GDP の関係

中国各港湾の貨物取扱量が驚異的な速度で成長してきたことに伴って、膨大な資本を投下して、港湾インフラ設備が建設されてきた。中国における貨物取扱量と建設投資額にはどんな関係があるか、2001～2011年のデータを使用して、回帰分析を行ってみた。

表4 貨物取扱量と貨物輸出入額及びGDPと港湾投資額

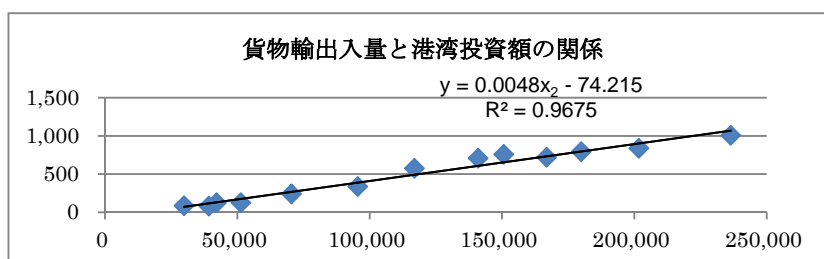
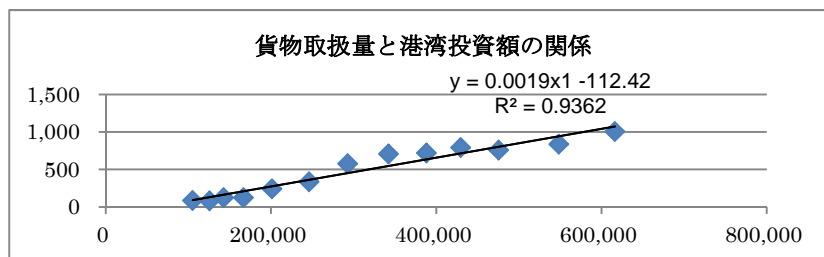
年	貨物取扱量 x_1 値	貨物輸出入額 x_2 値	GDP x_3 値	港湾投資額 y 値
1999	105,162	29,896	89,677	85
2000	125,603	39,273	99,214	80
2001	142,634	42,184	109,655	124
2002	166,628	51,378	120,332	124
2003	201,126	70,484	135,822	241
2004	246,074	95,539	159,878	336
2005	292,777	116,922	183,217	576
2006	342,191	140,974	211,923	708
2007	388,200	166,864	257,306	720
2008	429,599	179,922	314,045	793
2009	475,481	150,648	340,506	758
2010	548,358	201,722	397,983	837
2011	616,292	236,402	471,564	1,007

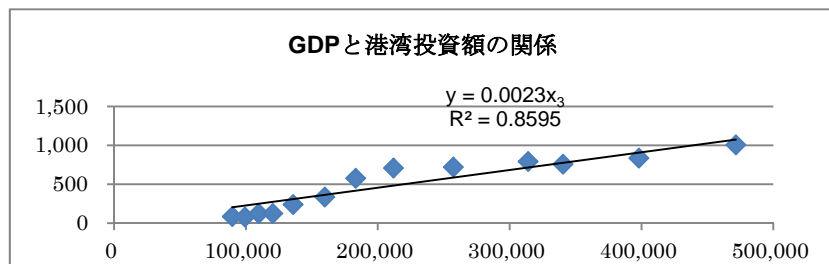
備考：貨物取扱量の単位は万トン、貨物輸出入額、GDPと港湾投資額の単位は億元
出所：『中国統計年鑑』及び中国交通運輸部総合企画司『公路水路交通運輸行業發展統計公報』

表5 回帰モデルの推定結果

説明変数 (x)	港湾投資額を求める単回帰式	相関係数 (r)	R ²
貨物取扱量 (x_1)	$y = 0.0019x_1 - 112.42$	0.9676	0.9362
貨物輸出入量 (x_2)	$y = 0.0048x_2 - 74.215$	0.9836	0.9675
GDP (x_3)	$y = 0.0023x_3$	0.9323	0.8595

図2 貨物取扱量と港湾輸出入量及びGDPと港湾建設費用





2 港湾の格付け問題⁶⁻³

中国港湾協会のデータによると、環渤海地区、長江デルタ、珠江デルタ三地域の港湾コンテナ利用率は70%、東南沿海部はもっと低くて40%でしかなかった⁶⁻⁴。厦門港（福建省）はコンテナバースを20バース擁し、1,000万TEU以上のコンテナ取扱能力を持っているが、実際の取扱量は期待を下回っている。しかも厦門港は今後多数の深水バースを建設して、取扱能力を1,800万TEUに増やす計画であるが、2011年のコンテナ取扱量はようやく646万TEUに達し、利用率もまだ約60%であった⁶⁻⁵。

中国港湾が抱える問題点は港の位置づけにある。たとえば、長三角、珠三角地域には10ヶ所以上の港があるけれども、中枢港やハブ港の位置づけが明確になっていない。その結果港湾相互の提携や支援が不十分になっている。こうした実態を踏まえて、中国では天津濱海新区、遼寧沿海経済地域発展企画、江蘇沿海経済地域発展企画など国家の地域発展戦略に従って、各地域には新しい港湾発展計画が策定され、小規模港は中規模港に転換、中規模港は大規模港に、大規模港は「国際航運中心」に転換し、多様なニーズに対応させる計画がある。また、港湾の分散化にも重点が置かれている。例えば天津では南港区を新規建設するほか、深圳は大鏡湾を重点地区として整備し、青島は董家口に重点港を建設する。以上の計画は現在の港湾から離れた場所に新たに港湾を増設するものである。

また、遼寧省の丹東港⁷では貨物取扱量の目標を1億5,000万トン、河北省曹妃甸港⁸では50バースで約5億トンを目指している。広東省汕頭港⁹は2008年貨物取扱量が2,750万トン、コンテナ取扱量72万TEUであった。2016年までに30万トンの原油埠頭と10万トンのLNG埠頭を整備し、貨物取扱量1億トン以上、コンテナ取扱量140万TEUを目指す大計画である。

しかしながら、以上の港湾整備計画は自然条件をはじめとする、港湾建設の客観的な条件を無視したものが多く、能力過剰問題をますます深刻化させるおそれがある。

3 設備能力過剰の問題

⁶⁻³ 厦門港、汕頭港の取扱能力と利用率、曹妃甸港の拡張計画および格付問題全般に関しては中国海洋報（巻末参考文献11）による。

⁶⁻⁴ 利用率は近年における概算である。

⁶⁻⁵ 中国海洋報 前掲書による。

⁷ 遼寧省南部に位置する地級市。中朝貿易最大の物流拠点である。

⁸ 河北省唐山港曹妃甸「そうひてん」港区の略称。天津市から100km、北京市から150kmに位置し、中国における機械炭田、広軌鉄道敷設、蒸気機関車製造、セメント製造、近代製陶業の発祥地である。

⁹ 広東省東部の潮汕平原の沿海部に位置する地級市。

港湾をはじめとする交通インフラ建設への過大な投資は、交通インフラの収益性を低くし、港湾間の過当競争をもたらしている。

2010年の福建省における交通インフラ建設投資は2009年より2割増の600億元で、継続的に大型港や大型物流施設の新規建設が行われた。広東省は水運ネットワークシステムの構築を重点施策とし、交通インフラ投資を2009年より12%増の750億元とした。河北省は高速道路、港、鉄道などの交通インフラに取り組み、総合的な交通システムを建設し、2010年の投資計画は、前年比26.9%増加の676億元であった⁹⁻¹。

第十二次5ヶ年計画では、沿海諸港に440の深水バースを新たに建設するほか、原油専用埠頭の積み下ろし能力を1億トン、鉄鉱石専用埠頭の積み下ろし能力を3億9,000万トン、石炭専用埠頭の積み下ろし能力を3.1億トンに増加する計画である。コンテナ港の過剰を避けるため、自然条件に恵まれているか、またはインフラが整っている中枢港に重点投資する。

しかし2011年に入って、世界経済不振の影響から中国全体の港湾インフラ需要が減少し、その結果数多くの中小港湾の設備が更新されないままに放置される状況が生まれている。それと同時に、特にコンテナ港では過剰能力が問題になっている。そのため、中国では今後5年間程度は新たな港の建設を凍結すべきである。ただし、建設中の港の工事を継続するほか、在来港湾の改修は、継続することも止むを得ないであろう。

近年、港湾建設のモデルには根本的な変化が現れている⁹⁻²。従来、沿海港建設には天然深水港が優先的に選ばれてきたが、現在では、自然条件が充分でない地域でも「需要を創出する」という観点から新たな港湾が建設されつつある。海岸線から遠く離れた沖合の深水地域に新しい港湾と鉄鉱業や石油化学工業などの工業団地をセットで建設する例が多く見られる。その結果、港湾の海岸線が長くなり、沿海部の漁業や観光地などにも影響がでている。例えば、天津臨港工業区¹⁰では海域を26km²に拡張する。曹妃甸中期建設計画では海域を185km²に拡張する（うち埋立地は117km²）。河北滄州渤海新区¹¹では海域を117km²に拡張する（うち74km²は埋立地）¹¹⁻¹。

IV おわりに

中国経済は現在構造転換の時期を迎えている。内需は激増しているが、対外貿易量の伸びが減少し始めたところから、港湾のコンテナ取扱量の伸びも減少傾向に転じ、港湾インフラ整備もかなり緩やかになった。行き詰まりを見せているといってもよいかもしれない。

⁹⁻¹ 本段記述は『港口产能过剩风险凸显』（卷末参考文献18）による。

⁹⁻² 中国海洋報 前掲書による。

¹⁰ 天津臨港経済区は2010年12月10日に臨港工業区と臨港産業区が合併して成立した。造成された埋立地に形成された港湾、工業、ビジネス、住居、観光が一体となった海上工業ニュータウンで、国家循環型経済モデル区と滨海新区9大機能エリアの1つ。計画では総面積200km²、中国北方における設備製造業が主導するエコ型臨港経済区という位置づけである。

¹¹ 河北滄州渤海新区2003年5月には河北省政府から省クラスの経済技術開発区に批准され、2006年7月には国家発展改革委員会より「河北滄州臨港化工産業園区」という名称を付けられた。中国北部において大型化の重要化工産業基地である。

¹¹⁻¹ 中国海洋報 前掲書による。

これを打破するにはやはり盲目的な拡張建設を止めることと、港湾間の提携を強化することが必要である。

まず、盲目的な建設の排除について述べておきたい。

現在中国の港湾数は飽和の状態だと見られる。港湾の建設は所在都市の経済状況だけでなく、その後背地の経済状況も考慮しなければならない。オランダのロッテルダムはヨーロッパ全土を后背地として大きな経済力と人口をもつ高度に発展を遂げた都市である。パナマは他国にない地理的な優位性を持つ運河を自国発展の礎としている。地理的な条件に十分配慮した国づくりをしているとあってよい。中国においても地理的条件、経済的条件を十分考慮した港湾開発が必要である。しかしながら、中国の五大港湾群はそれぞれに后背地を持ち、その発展に寄与しているものの、中国港湾の大きな処理能力は十分に利用し尽くされているとは言い難い状況にある。その原因はやはり港湾と后背地をつなぐ鉄道や道路のインフラがボトルネックになっている点にある。こうしたボトルネックは国家交通部、地方政府の交通局と財政部門等々さまざまな部門の協力や協調なくして解消することは不可能な課題である。

近年、中国で地方トップ(書記)が変わるたびに都市建設計画が頻繁に変更され、その都度、「業績作り」¹² のため、古いインフラ設備が廃棄され、新たな港湾やインフラ設備、道路などが建設される状況が生まれている。行政は市民を納得させるため、既存の施設を壊して GDP を増やすし、「〇〇新城」、「〇〇国際金融中心」、「〇〇大厦(ビル)」と名付けた、新たな施設を建ててまた GDP を増やすということがよく行われている。

港湾建設では事前のプレビューが非常に大切である。行政トップの個人的な業績と GDP ばかりに執着した港湾建設は、GDP の増加に寄与するとしても、資源の浪費と環境の破壊をもたらし、次世代の人々に重い負担を負わせるだけである。

次に、港湾間の連携強化に関して述べると、各港湾の位置づけを明確にし、港湾の差別化を推進し、中枢港と周辺諸港が有機的に連携する形を創出することが重要である。中小港は自らの自然的、経済的条件を十分考慮しながら、中枢港の発展を支える補完的機能を果たすことを第一に考えるべきである。

中国の港では、埠頭を 1km 延長するのに 40~50 億元の投資が必要であり、取扱量を 1 億トン増やすのに約 40~50 億元の投資費用がかかる。道路建設及び鉄道、クレーン、物流園区などのインフラ設備投資に 50 億元以上必要になると言われる。港湾インフラが過剰になると、実際の経済効果が十分発揮されず、巨大な浪費や無駄な資源開発となる¹²⁻¹。

現在、中国各地に臨港新城¹³ が建設されている。その目的は港湾の振興を通じた地域の発展にある。しかし多くはほぼ同じ構造を持ち、視野も狭く、地域を限った部分最適化を実現するものでしかない。全体最適化を目指すべきである。

停滞する世界経済の影響から、港湾貨物取扱量の大幅な増加は期待できず、港湾間の競争も激しくなった。賃金の引き下げや割引料金の導入により貨物を他港から奪うといった過当競争の弊害も生まれ、円滑な運営が難しくなりつつある。

¹² レコードチャイナ 2011 年 5 月 12 日掲載記事により、浙江大学公共管理学院範柏乃教授が指摘する意見を引用。

¹²⁻¹ 『加强沿海港口建设规模控制系列谈之三』(卷末参考文献 19 参照)による。

¹³ 物流園区に建設するニュータウンである。

海岸線と近海海域が有する観光等の貴重な海洋資源への期待から、沿海地域の開発は近年活発化する傾向にある。しかし、視野の狭いその場限りの近海地域の乱開発に歯止めをかけなければ、漁業と自然景観などへの影響がますます深刻化するおそれがある。

こうした中国の港湾が抱える諸問題に対して、以下のような対策が必要であるように考えられる。

- (1) 港湾の管理はすべてそれぞれの港湾当局に委ねる。交通運輸部は各港湾当局に協力するなかで、国家利益を確保するとともに港湾間の過当競争を抑制する。過当競争防止のために必要な立法措置も講ずる。
- (2) 交通運輸部は、各港湾群に共通する政策を策定する。例えば、複雑な入港手続きの簡易化や、上海ですでに実現している自由貿易区の創設などである。さらに日本のようなスーパー中枢港湾の育成についても真剣に検討する。
- (3) 各港湾の役割分担を明確化する。諸港湾を都市生活に関わる加工食品や消耗雑貨品などをメインとして取扱うもの、石油、鉄鋼石等の工業原料、穀物の輸出入を専門的に担うもの、バルク船、工業用半製品、自動車専用などに分類整理する。これにより利用度があがり、投資効率はかなりアップすることが期待される。

中国港湾の将来は楽観を許さない厳しいものがあるけれども、周辺諸国の経験を参考に独自モデルを工夫することにより、高度成長から安定成長へと転換していかねばならない。

主要参考文献

- (1) 中華人民共和国国家統計局『中国統計年鑑』, 1996年～2012年版。
- (2) 中華人民共和国財政部総合规划司年度報告, 2001～2012年版。
- (3) 日中経済協会上海事務所『上海南匯区と洋山深水港日帰り訪問』, 2008.9.10。
- (4) 黒川久幸「アジアにおける海上輸送の現状分析 1-海上コンテナ輸送について-」, 『アジアにおける海上輸送と主要港湾の現状』 調査研究報告書(池上寛編), アジア経済研究所, 2012年。
- (5) 聯合資信評估有限公司, 『2012年中国港口行業研究報告』, 2012.8.10。
- (6) 「米国過剰消費と中国の過剰投資、どちらが問題か」, 武者リサーチ, 2012.7.27。
- (7) 航運交易公報『集装箱港口過剩危機如何破局』, 2012.9.5。
- (8) 蘆長利・汪伝旭『我国港口間的比較優勢分析及競争合作策略研究』, 企業經濟, 2007年第12期。
- (9) 中国集装箱行業協會『我国集装箱港口輸送發展及展望』, 2012.7.4。
- (10) 天津網『環渤海湾掀起港口建設熱潮』, 2012.5.20。
<http://money.163.com/12/0520/15/81V7A0GI00252605.html>
- (11) 中国海洋報『警惕：沿海港口建設規模盲目過度擴張』, 2010.8.17。
<http://epaper.oceanol.com/shtml/zghyb/20100817/67069.shtml>
- (12) 深圳港口協會 <http://www.szports.org.cn/>
- (13) 寧波・舟山港 <http://nbzs-port.zjt.gov.cn/>
- (14) 天津港(集团)有限公司, <http://www.ptacn.com/>
- (15) 青島港(集团)有限公司, <http://www.qdport.com/>
- (16) 中国大連港集团有限公司, <http://www.portdalian.com/>
- (17) 『全国沿海港口布局规划解讀』 <http://www.lawtime.cn/info/jiaotong/jtlawjtfqita/2010082445707.html>
- (18) 『港口产能过剩风险凸显』 <http://info.jctrans.com/news/hywx/201039857740.shtml>
- (19) 『加强沿海港口建设规模控制系列谈之三』 http://www.jsf.gov.cn/art/2010/9/1/art_12_58663.html
- (20) 中国交通運輸部総合企画司『公路水路交通運輸行業發展統計公報』1996年～2012年版。