

第Ⅱ部 中国の産業動向と日本

第3章 第三次産業

第3節 港湾物流

1. 交通運輸工作会議

2008年を総括し09年の任務を確認する「全国交通運輸工作会議」は1月15日から開催された。李盛霖交通運輸部長は、まず08年を「忘れることの出来ない多事多難な一年」と回顧し、08年の主要インフラ建設と港湾貨物取扱実績および水運関連主要工作について、概要下記の通り報告した。

08年実績

全国道路・水路インフラ建設投資金額……………	7,930億元（前年比 +5.5%）
うち道路関係投資……………	6,645億元（+2.4%）
沿海港湾……………	759億元（+5.5%）
内河水路港湾……………	181億元（+9.0%）
沿海港湾増設バース……………	154バース（うち万トン級 89）
内河港湾増設バース……………	282バース（うち万トン級 21）
内河水路改善整備……………	943km
一定規模以上港湾貨物取扱量……………	58.7億トン（+11.5%）
コンテナ取扱量……………	1億2600万TEU（+12.2%）

主要工作

1. 大自然災害克服では低温降雪災害と四川大地震に対処し、道路輸送とならび水路輸送面でも全面的に貢献した。
2. 北京オリンピック開催に対処し、運輸と安全輸送の保障を完全に遂行した。青島港内に発生した藻の除去清掃などを行い、ヨット競技の安全を維持した。また、三峡ダム、オリンピック開催都市港湾の安全を確保した。
3. 交通運輸発展計画の推進では、「長江幹線航道發展規画要綱」「京杭運河綜合治理航運發展建設規划」などを公布した。道路建設の中で港湾関連としては、「杭州湾跨海大橋」の開通、舟山群島連結橋の貫通、杭州湾第二バイパス「嘉紹大橋」の着工などを行った。

李盛霖部長は続いて08年を、港湾生産性バース数は1978年の44倍、港湾貨物取扱量は5年連続世界一、内河通航水路は12.3万kmになった年と回顧し、09年の交通運輸工作の方針を述べた。そのうち、港湾・水運関連の特筆事項は以下の通りである。

1. インフラ建設の重点方向を明確化する。具体的には沿海主要港の入港航路（チャンネル）と内河航路の建設を推進。港湾物流体系の整備。長江・黄金水道の継続建設。長江口深水航路第3期工事の推進。京杭運河改造工事の継続強化。
2. 石炭、鉱石、石油、食糧など重点物資の安全輸送を確保する。

3. 上海、大連、天津各国際航運中心（国際ハブ）建設を推進する。
4. 総合運輸体系を積極的に建設推進する。
5. 物流業（ロジスティックス）発展の一環として、物流園区建設を支持し、港湾物流園区建設を強化する。また、中核コンテナ港湾の道路交通体系を改善する。

2. 港湾発展政策—5 港湾群と 8 大運輸系統

2009年の運輸工作方針のベースとなるのは、06年制定の「全国沿海港口布局規劃」である。全国沿海150余りの港湾を5つの港湾群に分け、それぞれに中枢港を指定し、合理的に地域の発展を図るもので、概略以下の通りである。

(1) 環渤海地区港湾群

遼寧省、天津市、河北省、山東省の経済発展に寄与する。中枢となる青島・天津・大連3港は、環渤海地区港湾群として相互のバランスをとりながら発展中である。

大連港

「東北アジア国際航運センター」を標榜する大連は、丹東、錦州、營口などを含め、コンテナ、原油、鉄鉱石、食糧、LNG、車輛などの輸送整備を行うべく、大窯湾を中心とする黄海側港湾設備と、渤海側の長興島臨港工業区の二大重点開発を行っている。

08年のコンテナ取扱量は、前年比18%増の450万TEUであった。同年中に完工し戦力に加えられたコンテナターミナルは、第2期の後期2バースと、第3期5バース（大連港、中国海運、日本郵船の3社合弁）で、大窯湾は合計16バースの陣容を整えた。能力的には既に1,000万TEU体制である。中長期発展計画では2010年に1,100万TEU、20年に2,000万TEUとしているが、能力に伴う実績目標達成のためには相当の対策が必要であろう。ハルビンの鉄道コンテナターミナルと大窯湾保税港区を直結する物流ルートの整備計画などは、その一つである。

天津港

天津港は、「北方国際航運センター」として秦皇島、唐山などを含め、石油専用埠頭、LNG、鉄鉱石、食糧、コンテナ輸送体系の整備を行う。

08年の天津港のコンテナバースは、旧来の中型14バースと04年以降建設の大型11バース、合計25バース体制でスタートし、09年1月、新たに3バース（欧亜国際集装箱碼頭）が加わった。

前述の如く、08年の取扱量は、不況下にもかかわらず前年比19.7%増加の850万TEUで国内6位である。09年の重点目標を集荷市場開拓に置き、コンテナ取扱量を1,000万台に定める天津港は、鉄道により、内モンゴルなど奥地にもコンテナデポ（税関との連携によるエレンホト内陸港）を設置し、そこで輸出通関を行う「陸港便捷通関」の試行を始めた。他方、国内航路の寄港船を誘致すべく、内航船社との提携を図っている。

バラ貨物関係では、第二期石炭埠頭、30万トン原油バース、鉄鉱石埠頭整備などに投

資を行う。

青島港

山東省は、青島、煙台、日照などを結合し、石炭、石油、鉄鉱石、食糧、コンテナ、車輛輸送などの体系を整備する。

コンテナ取扱量では、渤海地区3港中トップの青島港（08年1,032万TEU）であるが、保税港区の指定が他の2港よりも遅れ、08年10月に批准されたばかりである。世界最長の直線埠頭となる第4期コンテナターミナル「青島新前湾集装箱碼頭有限公司」（3国5企業合弁）建設工事は順調で、09年末に3,408m（10バース）が完工予定である。一方、招商局が独自で開発中のターミナルは、現在も青島港務局との調整が不調のため、2バース建設したあと停止状態である（詳しくは昨年度報告に記載）。

市内と前湾（黄島）地区とのバイパス道路となる「膠州湾跨海大橋」および海底トンネルは、2010～11年に開通予定である。

港湾拡充と併行して、鉄道コンテナ列車運行による内陸貨物集荷にも積極的である。主に鄭州、西安と青島港を直結するコンテナ専用列車を、鉄道部と合作し、実績を挙げている。

(2) 長江デルタ地区港湾群

上海を「上海国際航運センター」とし、寧波、連雲港、舟山、温州、南京、鎮江、南通など長江下流域の経済発展に寄与する。特に、当地区コンテナ輸送ネットワークを強化する。石油、LNG備蓄は上海、南通、寧波、舟山などを基地とし、鉄鉱石輸入は寧波、舟山、連雲港などを、また、石炭は連雲港を基地とする。食糧、自動車、旅客など上海とのハブ・アンド・スポーク系統を整備する。（上海港の洋山港拡充現況や長江上流港湾支援などに関しては別項目で後述）

(3) 東南沿海地区港湾群

アモイ（厦門）、福州を中核港とし、泉州、莆田、漳州などと連携して福建省、江西省および台湾との経済発展を支える。石炭、石油などの専用輸入埠頭を整備し、大型発電所、エネルギー備蓄を行い、コンテナ、食糧、旅客などの運輸システムを整備する。

(4) 珠江デルタ（PRD）地区港湾群

当地区の港湾群は、香港の経済、貿易、金融、情報産業と国際航運センター機能に依拠し、広州、深圳、珠海、汕頭を中核として、惠州、虎門、茂名、陽江などの諸港湾と華南西南部へのサービスを行い、広東省と香港・マカオ地区との物流を強化する（香港、深圳、広州などについては、別項目で後述）。

(5) 西南沿海地区港湾群

マカオ以西、広西沿海と海南省の港湾群で構成する。湛江、防城、海口を中核とし、北

海、欽州、洋浦、八所、三亜などの諸港湾と、西部地区経済開発を支援する。
石油、LNG、鉄鉱石、食糧などの備蓄、配送、積み替え、旅客輸送を整備する。

(6) 8大運輸系統

上記5つの港湾群の配置と整備とにより、下記8種類の主要貨物の経済的、能率的な運輸系統を形成する。

- ①北方沿海の秦皇島港、唐山港（含む曹妃甸港区）、天津港、黄驥港、青島港、日照港、連雲港の7大港と華東、華南地区の電力企業との石炭輸送システムを整備。
- ②石油化学工業地域に20万～30万トンタンカーバースと小型タンカー中継の専用バースを整備。
- ③製鉄ミル付近に20万～30万トン鉄鉱石専用埠頭と中継設備を整備。
- ④大連、天津、青島、上海、寧波、蘇州、アモイ（厦門）、深圳、広州の9大中核港と地方港とのコンテナ輸送システムを構築。
- ⑤国家の食糧流通、備蓄、物流の専門化と集約化された運輸系統を構築。
- ⑥自動車産業地域には、輸出入のための専用埠頭と迅速な物流システムを構築。
- ⑦沿海島嶼とのフェリー輸送を発展させ、社会経済発展を支える。
- ⑧安全、快適な旅客輸送体系を整備する。

3. コンテナ取扱量—上海港世界—に届かず

米国発金融危機に端を発した世界不況の大津波が、2008年11月から中国港湾に押し寄せた。

上海港は、08年にもシンガポールを追い越す目標（3,000万TEU）を立てたが、不況の影響でその差は縮小しなかった。また、香港と深圳との関係も同様である。両港とも増加率が低迷し、依然280万TEUの開きがある。一方で寧波、広州、天津、大連の諸港が、高い伸びを保持したことは注目に値する。前年まで中国3位であった青島が5位に下がり、3位に寧波が上がったのは、杭州湾跨海大橋の開通や、舟山港併合による基盤強化の現れである。また、広州が4位になったのは、同港のドメスティック貨物の取扱量が比較的多いためである。こうして、08年の世界コンテナ取扱量トップ10に、寧波、広州が新たに入り、香港、上海、深圳、青島と合わせ6港を中国港湾が占めた（図表1）。

08年速報値を見ると、欧米航路依存度の高い香港、深圳が顕著な影響を受けたことが分かる。上海、シンガポール両港が前年比プラス7%程度の増量を保持したのに対し、香港、深圳ともに1.5%増に止まった。上海港の月間取扱量の推移をグラフで示すならば図表2のごとく、11月以降の激変が一目瞭然である。

また、寧波、広州は19%前後の増量を堅持して1,100万TEU台に乗せ、前年中国第3位の青島を追い越した。その青島は9.1%増で、上海同様の伸び悩みであった。一方、高

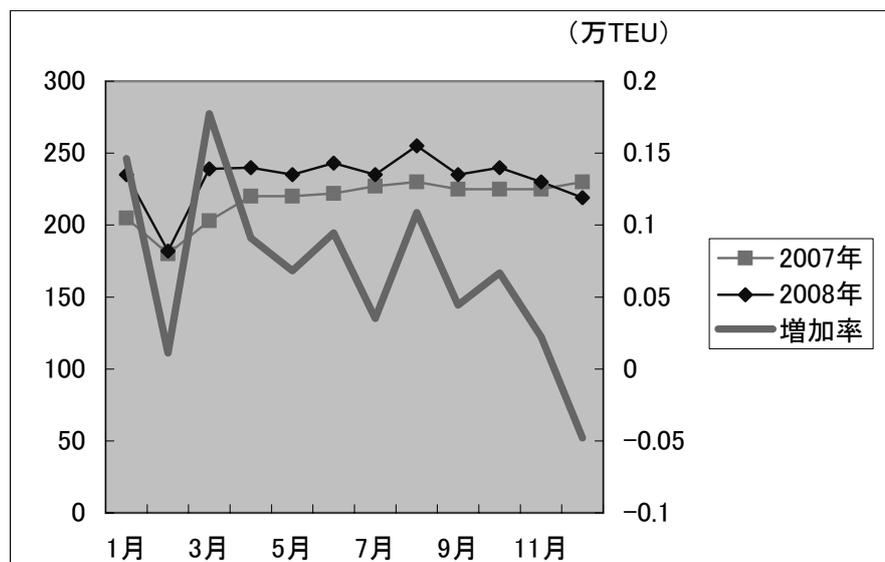
図表1 世界のコンテナ取扱量トップ10と中国上位港

(単位:万TEU)

07年順位	港名	2007年	前年比	08年順位	2008年速報	前年比
1	シンガポール	2,793	12.3%	1	2,990	7.1%
2	上海	2,615	20.5%	2	2,798	7.0%
3	香港	2,388	1.5%	3	2,424	1.5%
4	深圳	2,110	14.2%	4	2,140	1.5%
5	釜山	1,327	10.3%	5	1,342	1.2%
6	ロッテルダム	1,079	11.8%	9	1,078	-0.1%
7	ドバイ	1,065	19.4%	6	1,200	11.0%
8	高雄	1,026	4.9%		967	-5.8%
9	ハンブルグ	990	11.7%		970	-1.5%
10	青島	946	22.9%	10	1,032	9.1%
11	寧波	936	32.4%	7	1,123	19.0%
12	広州	920	39.4%	8	1,100	18.8%
16	天津	710	19.4%		850	19.7%
22	廈門	463	15.1%		503	10.3%
23	大連	457	42.4%		450	18.1%

(出所) Containerisation Inter'l 2008年速報は中国港口集装箱網

図表2 上海港コンテナ月間取扱量推移 (万TEU)



雄がマイナス5.8%と大きく減少したのは、上海・洋山港の発展による影響も考えられる。

コンテナ取扱量2,000万TEU台の上海、深圳、1,000万TEU台の寧波、広州、青島と、これら5港に水を空けられて久しい天津、大連の北方2港であるが、08年も18%以上の増加を保持し健闘したことには、両港の自助努力がうかがえる。

4. 上海・洋山港16バース整備完了と更なる拡張プロジェクト

2008年の洋山港コンテナ埠頭拡張工事は順調に進み、前年12月に完工した第3期A区画4バース(1,350m)に続き、08年12月、同3期B区画3バース(1,250m)が完工した。

洋山港プロジェクトの前段として、小洋山島を基部とする人工埠頭建設は合計 16 バース、総延長 5,600m、水深 - 16 ~ - 17.5m の近代的大型コンテナターミナル群となった。公称取扱能力は 930 万 TEU であるが、実力的には 1,100 万 TEU 以上である。

上記第 3 期 B 区画への出資は、上海港 SIPG と中国船社 COSCO に加え、日本郵船、欧州船社 MSC の外資 2 社が参画している。図表 3 に上海港コンテナターミナルへの出資状況をまとめたが、洋山港は 16 バースのうち 11 バースが、外高橋も 16 バース中 11 バースが、SIPG（上海港務局直系公司）との外資合弁である。

図表 3 上海港コンテナターミナル出資形態一覧

地名	会社名	稼動年	バース長	バース数	出資形態
吳淞(ウーソン)	上海集装箱碼頭(有)SCT				SIPG/HPH
	SCT張華濱	1985	783m	3	
	SCT軍工路	1981	853m	4	
	SCT宝山	1993	640m	3	
外高橋	1期 上海浦東国際集装箱碼頭(有)	1994	900m	3	SIPG/HPH/COSCO
	2期 上海集装箱外高橋碼頭	1999	1565m	5	SIPG
	3期 上海集装箱外高橋碼頭				
	4期 上海滬東集装箱碼頭(有)	2003	1250m	4	SIPG/APMT
	5期 上海明東集装箱碼頭(有)	2005	1100m	4	SIPG/HPH
	6期 (建設中)(一部RORO)	2009	1538m	C3+R2	
	7期 (計画)	?	?		
洋山港	1期 上海盛東国際集装箱碼頭(有)	2005	1600m	5	SIPG
	2期 上海盛東国際集装箱碼頭(有)	2006	1400m	4	SIPG/HPH/COSCO/APMT/中国海運
	3期A 上海冠東国際集装箱碼頭(有)	2007	1350m	4	SIPG/PSA/CGM-CMA/中国海運
	3期B (社名未公表)	2008	1250m	3	SIPG/COSCO/日本郵船/MSK
	4期 (中小型ターミナル)	2013	3000m	10~12	

02年に着工した、洋上ターミナルとも言うべき、大水深コンテナターミナル洋山港建設は、これで前段階の一区切りがしたが、更なる拡張プロジェクトが、洋山港と外高橋の両方で同時に進行する。洋山港の第 4 期プロジェクトは、小洋山西側（陸地側）に移り、2013 年までに全長 3,000m の中型コンテナターミナル 10 ~ 12 バースを建設する。当該区は「西港区」と呼ばれ、バース水深は - 10 ~ - 12m とやや浅く、主として国内沿海、長江上流からの国内フィーダー船のための、中継コンテナターミナルとなる。

一方、陸地の外高橋港区では、05 年完工の第 5 期で終わらず、第 6 期、第 7 期と続行されることになった。浦東空港寄りの下流側である。第 6 期は自動車専用 RORO ターミナル 2 バースとコンテナ専用 3 バース、全長 1,538m の複合ターミナルである。08 年に着工、09 年末に完工予定である。第 7 期ターミナルの詳細は未公表であるが、コンテナターミナルの予定である。長江口航路第 3 期浚渫工事（入港航路を - 12.5m に深める）の進捗、成否と関連しており、上海港にとって、洋山港よりは建設コストの安い陸地ターミナルを増強すべきである、との考えがうかがえなくもない。

洋山港のオリジナル・グランドデザインでは、小洋山港区に次いで大洋山港区の建設が

予定されているが、その具体計画は不明である。上記、小洋山西港区と、外高橋 6、7 期だけでも 20 バース近い増設で、1,000 万 TEU の戦力増強になり、上海港全体で 4,000 万 TEU の取扱能力が備わることになる。

5. 三峡ダム通航と上海港の長江水運振興戦略

中国航運発展報告によれば、2007 年の全国内河水運による貨物輸送量は 13 億トンで、うち長江水系が 5.3 億トンを占めた。他は、珠江水系が 2.1 億トン、京杭運河が 2.8 億トンである。08 年の統計は未発表であるが、前年比 10%以上の増加になると推測される。

長江水運発展の主たる要因は、三峡ダムおよび水路整備、政府主導の 270TEU 標準船型開発などに加えて、上海港務局による長江戦略がある。重慶、武漢、九江、長沙、安慶、南通、南京など長江中枢港への出資である。なかでも、重慶・寸灘コンテナターミナル開発は、三峡ダム・船舶通航閘門（シップロック）の完成とあいまって、長江上流のコンテナ定期輸送を発展させている。08 年の三峡ダム船舶閘門が操作された回数は 8,661 回で、通過貨物量は 5,370 万トンであった。前年比 14.6%増加である（09 年 01 月 29 日、港口集装箱網 <http://www.portcontainer.com/>）。また長江中流で港湾開発が遅れた江西省・九江港とは大規模な合弁経営契約を交わし、7 バースの小型コンテナターミナルを建設する計画がある。

長江で運航されるコンテナ船型は、国策的に大型船型開発が進められており、上海・洋山港まで直航して国際航路大型コンテナ船に積み替えることが、既に実現している。長江港湾投資は、上海港の貨物誘致戦略でもあり、長江上流地域の経済振興策でもあり、前述 09 年交通運輸最重点インフラ整備項目である。

重慶には 4 港区がある。07 年以来寸灘コンテナターミナルが長江水運の中心的ターミナルとなった。寸灘 1 期ターミナル（コンテナ 2 バース、自動車専用 1 バース）が、上海港との合弁により 2006 年に完工し、07 年、続く第 2 期 4 バース増設工事が着工された。11 年完工予定である。さらに第 3 期として 4 バース増強計画があり、あわせて 190 万 TEU の能力を備える見込みである。

08 年 9 月、寸灘港区と空港および輸出入加工区あわせて 10.73 平方キロが「保税港区」に指定された。内陸最初の保税港である。従来の長江コンテナ輸送量は、南京から下流が 80%、三峡ダム上流が 7%、武漢など中流が 13%と言われる。11 期 5 カ年計画に見られる 2010 年の長江沿岸港湾コンテナ取扱量予測は合計 750 万 TEU で、うち南京、蘇州など下流港 400 万 TEU、武漢など中流港 225 万、重慶など上流が 125 万 TEU としている。

6. 上海港、コンテナ幹線寄港数がアジア最多に、外高橋に世界最大船型寄港

図表 4 は、二大グローバル基幹航路であるアジア－北米航路およびアジア－欧州航路が、アジアの主要港湾に寄港するループ数（1 週間に寄港する定期船数）であるが、上海港への寄港ループ数は 90 と最も多く、その台頭は一目瞭然である。

長江口航路深水化工事も - 12.5m とする最終段階に来ており、それを裏付けるかのよ
うに、08年12月、世界最大1万3000TEU型コンテナ船MSC Daniela号が外高橋第5期
ターミナルに着岸した。船長366m、幅51.2m、通称15万トン型である。船幅は広く、特
大のガントリークレーンと、高能率の荷役能力が要求される。また、ターミナルの整備と
ともに、一定量以上のコンテナ貨物が必要である。上海港は既にその条件を備えているこ
とを示したわけであり、今後の東アジアのハブポート競争の先頭を走っている。

図表4 アジア / 北米・欧州航路アジア寄港ループ数

(08年8月)

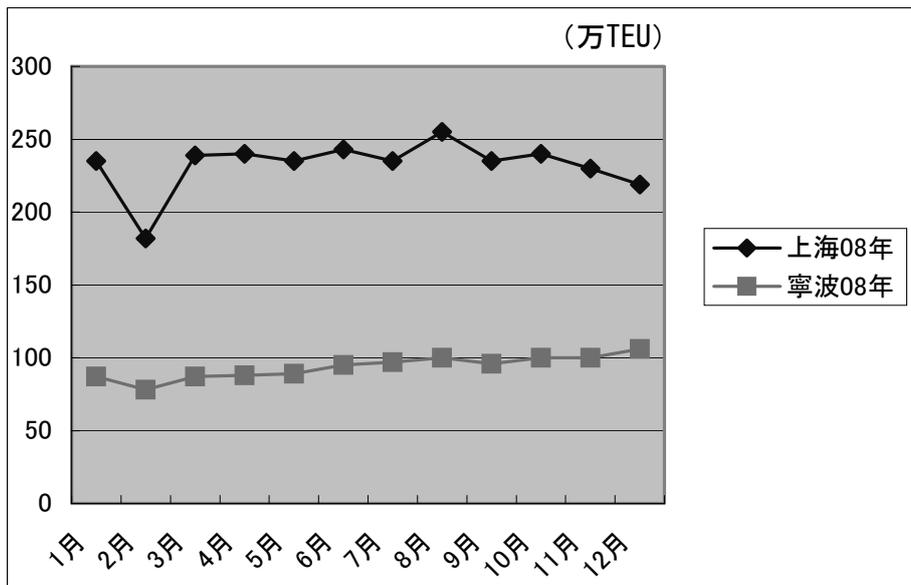
地域	主要港	北米航路	欧州航路	合計
華南	塩田	34	33	67
	赤湾	11	16	27
	蛇口	7	17	24
	南沙	4	8	12
華東	上海	39	51	90
	寧波	25	42	67
	厦門	15	18	33
華北	大連	5	8	13
	天津	7	13	20
	青島	14	15	29
東アジア	香港	39	41	80
	高雄	26	16	42
	釜山	28	16	44
	光陽	7	4	11
東南アジア	シンガポール	10	39	49
日本	横浜	11	5	16
	東京	15	3	18
	名古屋	10	6	16
	神戸	10	5	15
	大阪	4	2	6

(出所) 商船三井「定航海運の現状」2008

7. 杭州湾跨海大橋開通と寧波港発展

2008年5月、杭州湾跨海大橋が開通した。開通当初は貨物トラックの通行を許さず、
10月以降に許可された。大橋建設の目的は江蘇省および上海との道路輸送距離を短縮し、
輸出入貨物を寧波港に誘引するものである。08年の寧波港のコンテナ取扱量は前年比
19%増加の1,123万TEUと、青島、広州を凌いで中国第3位となった。同年の上海の増
加率が7%に止まったことと比較して、同じ長江デルタの港湾間でも、このような差異(図
表5参照)が出現した裏には、大橋のインフラ改善効果も寄与しているものと推察される。

図表5 2008年上海・寧波コンテナ月間取扱量推移

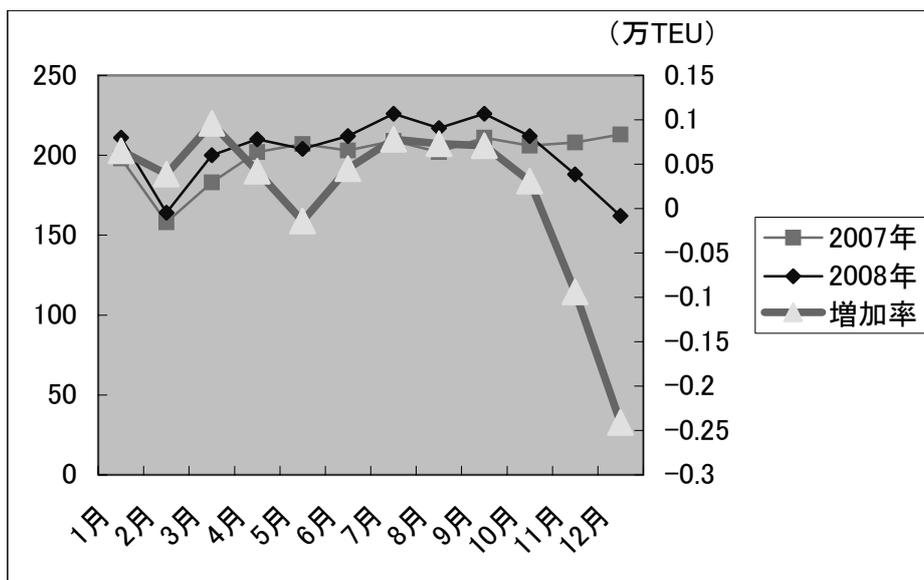


8. 香港・深圳への不況の影響—後半年コンテナ急減

香港の、08年後半の荷動き減少は特に顕著である。08年の速報値によれば、香港のコンテナ取扱量は2,424万TEUに止まり、1.5%増と僅かに前年を超えたが、11月以降の減少は大きく、09年1月は前年比23%の減少である(図表6参照)。

深圳も香港同様、前年比1.5%増に止まり、2,140万TEUであった。07年に2,110万

図表6 香港コンテナ月間取扱量比較



(データ出所) HK Marine Dept.& Census

TEUの実績を挙げ、香港との差が280万TEUまで迫り、08年には、香港と肩を並べるものと思われたが、世界不況の影響で差を縮めることにはならなかった。

また、深圳のうち北米主体の塩田港は968万TEU（深圳全体の45%）で、前年比マイナス3.3%、赤湾港は591万TEU（深圳の28%）で、同じくマイナス2.4%であった。相対的に堅調であったのが蛇口である。赤湾に匹敵する569万TEU（深圳全体の27%）で、前年比14.4%の増加であった。

9. 香港の貨物量 2030年9,200万TEU予測と現実

香港特区政府が、コンサルタント会社GHK（HK）に依頼した調査報告書「Study on Hong Kong Port Cargo Forecasts 2005/2006」が、2008年4月に発表され、センセーショナルなその内容が中華航運網（<http://chineseshipping.com.cn>）などのメディアで報道された。それは、2030年に香港の貨物量が9,200万TEUまで増加する可能性ありとしており、世界不況の現状を見るまでも無く、極端に楽観的で、非現実的である。報告書（一部抜粋）をみると、周辺港との競合による5通りの前提条件を設け、2030年のコンテナ取扱量を、最小で3,870万TEU、最大で9,210万の、大きな開きのある予測をしている。

その要因として、クロスバウンダリー（通境）トラック陸送費と、香港側コンテナターミナル料金をメインファクターとして挙げている。筆者の私見ではあるが、公式調査にしては明らかに問題がある。すなわち、①全てのシナリオは増加のみ予測しており、周辺港との競合などによる減少を想定していない。②積極的な予測でありながら、コンテナターミナル拡張プランは極めて消極的である。③PRD貨物源と香港を直結する道路インフラとなる筈の「港珠澳大橋」計画とその効果について、言及されていない。

10. 港珠澳大橋と No.10 コンテナターミナル

架橋プロジェクトの最終決定と、その施工時期が注目される「港珠澳大橋」について、2008年8月、香港の曾蔭権行政長官は「広東省・香港・マカオの3地区は、このほど共通認識に達し、共同建設に合意。中央政府からの資金援助を受け遅くとも2010年には着工する」と発表した。09年3月5日の全人代における温家宝総理の政府工作報告にも、その進捗状況が触れられている。総工費727億元、全長35km6車線で、うち海底トンネル部分が6.75kmである。3地区それぞれ人工島を造り、通境検査施設を設ける。東端の香港側接続点は「石湾」に、西端は2つに別れ珠海の拱北とマカオの明珠となる予定である。

この新たな交通インフラにより、香港のコンテナターミナル増設の方向が定まるものと考えられる。上述GHKレポートでも、香港当局の説明でもNo.10（第10期建設プロジェクト）コンテナターミナル建設の必要性は2015年としている。香港がターミナル増設を逡巡した背景は深圳諸港の大開発があるからである。増設積極派は、拱手傍観しては、ますます香港の地盤沈下を招くだけであり、先に競争力を強めるべきだ、としている。しかしながら、PRD全体の、各港ターミナルの稼働率と比較しても、香港の現状を観察す

ると、現有ターミナル合計 24 バースでは既に飽和状態に近い。07 年末から部分稼働を開始した大鏡湾コンテナターミナルの影響は、08 年には出ていないが、図表 7 に見られる如く、香港（クワイチュン）ターミナルの稼働率は PRD 諸港の中でも最高（08 年バース当たり 74 万 TEU）である。

図表 7 珠江デルタ（PRD）ターミナル需給比較

単位万TEU					
港名	08年コンテナ量	ターミナル名	08年取扱量	バース数	1バース取扱量
香港	2424	クワイチュン	1780	24	74
深セン	2140	塩田	968	14	69
		赤湾	591	9	66
		蛇口	569	8	71
		大鏡湾	9	2	5
		南沙	456	10	46
広州	1100				

(出所) 大手船社香港法人提供数値により筆者作成

11. 塩田港の拡充と「海鉄聯運」集荷

北米航路を主体にコンテナ取扱量を急伸させ、深圳港発展をリードする塩田港であるが、上述の如く、北米依存であるがゆえに不況の波を最も早く受けた。

そのため、ターミナルオペレーターの塩田国際（YICT）は、中南米やアフリカ航路の誘致活動のみならず、鉄道による内陸地点とのインターモーダル連携（海鉄聯運）にも注力している。当面、雲南、広東、江西、湖南など各省の特定都市に輸送ルートを開発しており、年間 8 万 TEU 程度の集荷を見込んでいる。また、2008 年 9 月にはシノトランスと合作協議書を交わし、上記鉄道コンテナ輸送と、広東省中山港との水路輸送網も構築中である。

一方塩田港の西部地区および東部地区の 2 カ所に拡張建設プロジェクトを進めている。現在塩田 YICT のコンテナターミナルは 14 バースが稼働しているが、その西部海岸に 4 バースを増設、2010 年に稼働予定であり、内貿貨物を取り込む計画を立てている。また、東部海岸（東港区）にも 4 バースの増設プランがある。

深圳西部の赤湾および蛇口の両コンテナターミナル会社も、内陸、沿海、海上（第三国）各方面の市場開拓に取り組んでいる。当面、深圳－長沙間にコンテナ五定列車を運行し、年間 4 万個程度の集荷を見込んでいる。このように、港湾ターミナルオペレーターが貨物を積極的に開拓する姿勢は、上海港が先行し、いまや諸港が追随する状況になった。

07 年末に部分稼働を開始した大鏡湾コンテナターミナルは、08 年に欧州航路やアフリカ航路のコンテナ船が寄港しているが、本格的な寄港数とはなっていないため、僅かに 8 万 TEU 程度の取扱量に過ぎなかった。全 4 期プロジェクトが完工する予定の 2015 年には取扱実績 1,300 万 TEU を目標とする。

一方、蛇口港では、2011 年 8 月に深圳でユニバーシアード競技会が開催されるのに合

わせて、蛇口半島南端の太子湾に大型客船埠頭を建設することも決まった。

12. 「保税港区」設置とその現況

上海洋山港を2005年に認可第1号とした保税港区は、その後、天津港東疆港区、大連大窯湾、海南洋浦、寧波梅山、広西欽州、厦門海滄、青島前湾、深圳前海湾、広州南沙、重慶寸灘（08年12月）の11港が認可され、さらに、張家港が08年末に認可されて12港となった。

09年3月2日の中国港口集装箱網が伝えるところによれば、実際に運用が始まっている上海・洋山保税港区では、世界の大手物流・海運企業28企業が進出し、保税加工、保税物流・国際中継、倉庫保管などを行っている。

天津港東疆保税港区は07年末から始動した。現在25企業が登録され、直接輸出入、輸出入貨物検査、24時間物流通関業務、保税倉庫、輸出加工などを行っている。当保税港区のコンセプトは、税関手続きの最も便利な新型税関監督特殊区域を志向している。

大連大窯湾保税港区は始動して2年目に入り、国際中継トランシップ、国際転売など「国際ハブポート」を目指している。米国アラスカ産サケを冷凍保管し、欧州方面などへトランシップするなど、目下のところ「国際冷凍トランシップ」に特徴を持たせている。海南洋浦保税港区は2008年11月から運用開始されたが、年末までの40日間で約5万トンを保税港区で取り扱った。