

第4章

中国長江デルタ諸港の現況と課題

大西 康雄

はじめに

改革・開放開始以降の中国において、港湾整備は経済成長を支える基本インフラとして一貫して重視されてきた。近年では、交通部（現、交通運輸部）が策定した全国的整備計画である「全国沿海港口布局規画」（全国沿海港湾配置計画）⁽¹⁾の基本方針に沿って、建設が進んできている。同計画で全国の港湾は「五大港湾群」に区分され、華東地域の主要港は「長江デルタ港湾群」に属する。本章では、以下で述べる問題意識をふまえつつ、長江デルタ諸港の物流機能について総合的に論じる。

まず、第1節では、長江デルタ主要港湾について、それぞれの発展戦略と注目される施策からその特徴を述べる。つづいて第2節では、各港湾の総合的評価と相互関係について、競合だけでなく連携にも注目しながら分析する。第3節では、実際の海運を担う地場系海運企業や外資系企業の近況と課題に加え、グローバル・オペレーターの活動について論じる。さらに、港湾とほかの輸送モードとの連携問題にも言及するが、とくに鉄道との連携（以下「海鉄聯運」）に焦点を当てる。現在、「海鉄聯運」のシェアはコンテナ貨物の場合で全体の1.2%にとどまるが、その発展の余地は大きく、将来の港湾物流に大きな影響を与えると予想されるからである。そして、本章の最後では、この地域の港湾の将来について簡単な予測を試みることとしたい。

第1節 長江デルタ地区港湾の近況と課題

「全国沿海港湾配置計画」において、全国の沿海主要港湾は5グループに区分され、それぞれに期待される機能が指定されている。全体の概要は第3章でも紹介されているので、長江デルタ港湾群部分を抽出すると、同群は、上海港（上海市）、連雲港港、南京港、鎮江港、南通港、蘇州港（以上、江蘇省）、寧波・舟山港、温州港（以上、浙江省）から構成され、機能としては、「上海国際水運センターに依拠し、長江デルタと長江沿岸地区の経済社会発展に奉仕する」とされている（図1）。

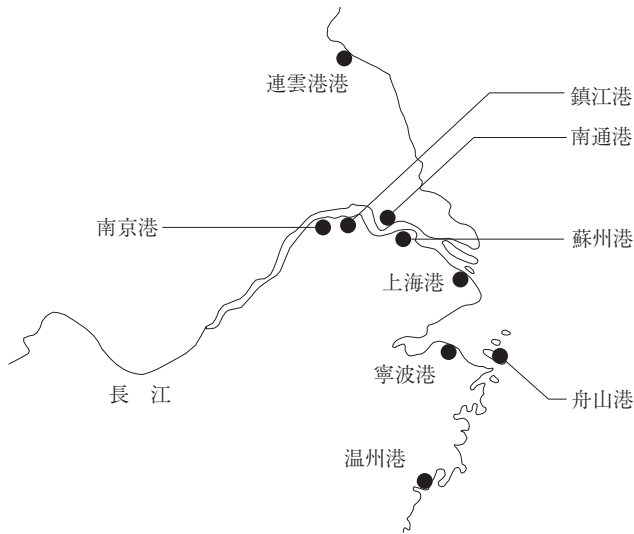
1. 全国の港湾配置における長江デルタ港湾群

「五大港湾群」の基本統計をみると、長江デルタ諸港は、後背地となる経済圏の規模では環渤海諸港につぐ第2位ながら、輸出入総額やコンテナ取扱量では全国一となっている。もともと中国におけるコンテナ輸送は、国際貿易の伸長とともに急速に普及してきた。ここからも長江デルタの経済発展が、大きく対外貿易に依拠していることが読みとれよう（表1）。

なお、「全国沿海港湾配置計画」では、全国的に8種類の運輸システムを形成するとしている（表2）。長江デルタは、すべての類型を含むが、とりわけ鉄鉱石輸送システム（寧波・舟山港）、コンテナ輸送システム（上海港）、および完成自動車輸送システム（上海港）の分野で全国有数の規模と機能を備えており、今後もその発展が追求されることになる。

「全国沿海港湾配置計画」のねらいは、経済発展にともなって急速に建設されてきた港湾インフラを改めて再配置し、その階層構造や役割分担を明確化し、全国的に効率的、協調的な水上輸送システムを形成することにある。各港湾はこの配置を基本として個別に整備を進めているが、こうした港湾建設の進展と並んで、その管理行政面においても2002年以降大きな改革が進行している。そのおもな内容は港湾の管轄体制の変更であり、2004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・

図1 長江デルタ諸港



(出所) 中華人民共和国交通部 (2006)

表1 五大港湾群の基本統計 (2010年)

項目 地区	GDP (億元)	輸出入総額 (億ドル)	貨物取扱量 (億 t)	コンテナ取扱量 (万 TEU)
長江デルタ地区	85,002.72	10,881.59	33.63	5,445.33
珠江デルタ地区	45,472.83	7,846.63	12.33	4,500.00
環渤海地区	87,000.43	3,937.50	26.15	3,572.82
西南沿海地区	11,554.51	285.08	2.71	167.71
東南沿海地区	14,357.12	1,087.82	3.31	867.23
全 国	397,983.00	29,728.00	89.32	14,600.00

(出所) 中国港口協会港口研究中心 (2011) より筆者作成。

長江の38港湾が地方政府に移譲されるとともに、一体であった港湾行政と港湾企業経営が分離され、各港務局が公司化(＝企業化)されてきた。

また、こうした中央政府主導の港湾再編とは別に、一部の地方政府が各行政地域における港湾再編成をおこなっている。その手法は大きく分けて

表2 全国沿海港湾整備計画の八大運輸システム概要

運輸システム名	機 能
石炭輸送システム	石炭積み込み港として、秦皇島、唐山、天津、黄驊、青島、日照、連雲港の7港。積卸し港は沿海地区の電力会社専用埠頭
石油輸送システム	石油化学企業の配置に従って20万～30万t級を主とする専用バースなどを配置
鉄鉱石輸送システム	鉄鋼企業の配置に従って20万～30万t級の専用バース、積替えバースなどを配置
コンテナ運輸システム	大連、天津、青島、上海、寧波、蘇州、厦門、深圳、広州の9大港を主とした支線港、フィーダー港の配置
食糧輸送システム	国の食糧流通・備蓄システムに対応した積み込み埠頭、積卸し埠頭、転送埠頭の配置
完成自動車輸送システム	自動車産業の配置に従い、専門化した国内用埠頭、輸出入用埠頭を配置
離島 RORO 輸送システム	離島の交通の便を保障し、社会経済発展に適応した埠頭を配置
旅客運輸システム	安全、快適でスムーズな旅客輸送をおこなう

(出所) 中華人民共和国交通部(2006)より筆者作成。

「組み合わせ型」と「吸収・合併型」がある。前者は、別々の行政地域に所属するふたつ以上の港湾が、より上級の地方政府の指導のもとで共通の港湾名称となり、以前の各港湾はひとつの「港区」となるものである。港湾の各種統計数値は統一されるものの、港区の組織や財政は旧来の体制を維持する。後者は、大型港湾がほかの中小港湾を吸収・合併し、その運営・管理、開発をすべて大港湾の支配下におくものである(姜2010, 71-83)。長江デルタ地区でもこうした再編がおこなわれており、港湾機能の充実に貢献してきたと認められる。以下では、上記した論点をふまえて諸港の現状と課題を概観する。

2. 上海港

上海市は、2009年4月に国務院から承認された「ふたつのセンター」

(「国際金融, 国際水運」センター) 構想(「国务院關於推進上海加快發展現代服務業和先進製造業建設國際金融中心和國際航運中心的意見」)に独自の発展計画を加えて「4つのセンター」(「国際経済, 国際金融, 国際水運, 国際貿易」センター)構想を進めてきた。市当局のねらいは, 世界有数の上海港を擁して海上輸送の中心になることにとどまらず, 今後本格化すると予想されるグローバル競争に伍していく都市として上海市を建設していくことにある⁽²⁾。その視線の先は中央政府の意図を超えている。

市の第12次5カ年計画(2011～2015年)(以下「5カ年計画」)の水運分野をみると(上海市ウェブサイト http://fgw.sh.gov.cn/main?main_colid=498&top_id=398), 「船舶取引, 船舶管理, 船舶供給, 船員サービス, 水運管理, 水運コンサル, 海事法と仲裁」など水運サービス業の産業チェーン全体を發展させ, さらにこれらを支える金融サービス(融資, 保険など)を完全なものとする, 水運に関する情報化を推進するとされている。

上海港は, 外洋に建設された世界最大のコンテナ港である洋山港と, 洋山港完成以前の上海市の主力港であった外高橋港などから構成されており, 経済地理的には, 上海市を中心に江蘇省, 浙江省を「両翼」とし, 長江水系全体を後背地としている。「5カ年計画」で發展方針として掲げられているのは, 国際水運ターミナルとして, とくに長江と海のコンテナ輸送を直接に結びつけること(「江海聯運」)である。また, 航空貨物取扱量で世界第3位(2010年)の上海浦東国際空港を活用して「シー・アンド・エア」サービスを發展させること, さらには, 鉄道輸送や道路輸送とのリンクを強化することが盛り込まれている。

諸港を管理・運用する体制をみると, 2003年に港の行政部門と運営部門を分離し, 前者を上海市交通運輸・港口管理局, 後者を上海国際港務(集団)股份有限公司(Shanghai International Port (Group) Co., Ltd.: SIPG)として民営化した。同種の改革は全国的に推進されたが, 上海ではこの改革と洋山港の建設本格化が同時並行で進んでおり, 後述するように, 港湾インフラ建設への外資導入にも目覚ましいものがあった。

「5カ年計画」では, 今後さらに「国際水運發展綜合実験区」を設立し, 保税區に進出する企業への免税措置, 実験区内での国際水運船舶の登記制

度・手続きのスピードアップ、税関管理制度や水運にかかわる課税・費用徴収政策を国際標準に近づける、などの実験をおこなうとしている。

なお、港湾の近況をみると、2008年以降の国際経済危機で世界的に海運市況が低迷していることもあって、インフラの大規模な拡充は小休止状態にある。たとえば、洋山港のコンテナターミナル増設や鉄道橋の建設は当面実施されない見込みである（2011年12月、中国港口協会でのヒアリング）。同港の今後の発展については、第1に、長江水系の港湾から貨物をどれくらい集めることができるのか、第2には、提供する運輸・物流サービスをどのように高度化していくのが注目点となる。前者について、SIPGは中国遠洋運輸（集団）総公司（China Ocean Shipping（Group）Co.：COSCO）とともに南京港に資本参加し（2005年）、武漢港の経営改善に参画（2005年）、さらには重慶との間でコンテナ快速船を就航させ（2007年）、九江港（江西省）に出資する（2007年）など、幅広い集荷戦略を展開している。後者については、物流機能にとどまらず、対外貿易機能、それにかかわる国際金融機能などを強化しようとしている。

上海市が、ここまでの「4つのセンター」構想の進展ぶりを取りまとめた報告書によると、2011年に上海港で輸出入された貨物のほぼ半分は江蘇省（38.5%）、浙江省（10%）から来ており、上海市を加えた3省市の貿易額は対前年比で約20%増加した。長江デルタでの通関協力が本格化した2007年との比較でみると60%増となっており、長江デルタ地域の経済連携は、制度改革によってさらに深化していることがわかる（上海市發展和改革委員会・上海市發展改革研究院2012, 69）。

3. 寧波・舟山港

寧波港と舟山港は2006年1月から「組み合わせ型」での一体化運営を開始し、寧波・舟山港という名称で呼ばれている。上海の後塵を拝してきた浙江省は、両港の一体化で上海に追いつくことをめざしてきたが、努力の甲斐あって2008年に貨物取扱量で上海港を抜いて全国1位となり、2011年には、さらに世界1位となっている。2010年の取扱量6.3億トン

は一体化前（2005年）の75%増という急発展ぶりであった。両港は天然の良港（深水港）として知られるが、鉱石（1億6216.4万トン：2011年実績、以下同）や石炭（8975.7万トン）、石油製品（1億3803.5万トン）などのバルク貨物の扱ひ量が多いという特徴がある。一方、コンテナ取扱量では2011年に1471.9万TEUと全国3位（世界6位）であった。上海港の3173.9万TEU、深圳港の2257.1万TEUにつぐ実績である。

今後を予測すると、全国の対外貿易では輸入の伸び率が輸出を上回り、とりわけ鉱物資源輸入量がかんりのスピードで拡大する見込みであることから、同港の取扱量1位の地位は当分揺るがないとみられる。また、同港では、こうした趨勢に対応して、30万～40万トン級の石油バースや25万トン級鉄鉱石バースなどの資源向け大型インフラ建設に注力している（中国港口年鑑編輯部2011, 133-137）。

寧波・舟山港の発展にとってもうひとつの強力なテコとなっているインフラが杭州湾大橋（2008年5月竣工）である。杭州湾をまたぐ同橋により、長江デルタ最大の貨物源である江蘇省からのアクセスは200キロメートルも短縮された。蘇州－寧波間は2時間半の走行圏となり、コスト的にも洋山港までと大差がなくなったことから、江蘇省南部が同港の後背地になる可能性が出てきた。杭州湾における2本目の大橋（嘉紹大橋：嘉興市～紹興市）建設（2013年7月竣工）や高速道路など陸上インフラの急速な拡充もあって、長江デルタ全体のロジスティクスは変貌を遂げつつある。上海市にしても、洋山港を主力とする以上、新規の物流センターは市の郊外地区に建設せざるを得ず、事実上上海市街地を迂回して洋山港や寧波・舟山港にアクセスするルートが確立している。

また、寧波港は、2010年から市と鉄道部の連携により、海運と鉄道輸送をつなぐ「海鉄聯運」方式のコンテナ輸送サービスを開始し、2011年7月からは上饒（江西省）との間で「五定列車」（発着駅、走行ルート、運行番号、発着時間、運賃を固定した貨物列車）を運行している（中国港口年鑑編輯部2012, 137）。この分野では、鉄道部の支援を得てきた連雲港港や、南京（江蘇省）、南昌（江西省）、合肥（安徽省）との定期コンテナ専用列車をもつ上海洋山港が先行している。寧波港の取扱量は2010年現在1314万



上海洋山港（2011年11月，筆者撮影）

4000TEU とまだ国内第4位であるが、独自の産業集積を有する浙江省に加え、海への出口を求める江西省などが後背地として控えていることを考慮すると、同港の「海鉄聯運」の発展の余地もまた大きいと考えられる。

4. 蘇州港

蘇州港を取り上げる理由は、それが「組み合わせ型」再編によって複数港（張家港港、常熟港、太倉港）を統合した港湾の代表例だからである。従来、これら3港は地元の県政府が管轄していたが、2002年に江蘇省と蘇州市が主導するかたちで統合し、蘇州市が管轄する体制となった。この結果、県レベルでは実行できない規模での投資が可能となり、また港湾管理の水準も向上したとされる。実際に統合効果で、2011年には貨物取扱量3.8億トンと青島港を抜き全国5位の港湾に成長している。コンテナ取扱量では470万TEUと全国10位であった。

地理的にみると長江沿いの内河港に見えるが、『沿海港湾計画』では沿海港湾に区分されており、バルク貨物、コンテナをさばく総合的なインフラを有している。もともと直接の後背地となる蘇州市や周辺の江蘇省各市

は全国有数の産業集積地であるが、さらに長江水路において、南京から下流に水深 12.5 メートルの水路を確保する工事が進展中で、すでに太倉港まで完成していることも見逃せない。同水路では、満潮時で 5 万トン級コンテナ船の運航が可能である。蘇州港は、長江沿いの内陸部や長江デルタ全体を後背地とし、上海港や寧波・舟山港を補完する深水港というポジションを獲得しつつあるといえよう（中国港口年鑑編輯部 2012, 87）。

鉄道や道路の幹線に近く、インターモーダル輸送の便がよいことも優位点である。こうした利点を活用している好例が台湾日通の「基隆・台中～太倉間海上混載サービス」（2010 年 6 月開始）である。同サービスにより、混雑する上海港を避けて太倉港に荷揚げし、保税のまま蘇州新区（蘇州市経営の経済開発区）まで輸送することが可能となった。これは一例であるが、こうしたポジションは、貨物を誘致するうえで大きな強みである。

5. 連雲港港

連雲港港の最大の注目点は、やはり国際規模での「海鉄聯運」であろう。事実、西はオランダのロッテルダム港に至る国際鉄道「ユーラシア・ランドブリッジ」の東の起点として、欧州向けコンテナ貨物列車の多くは同港から出発している。2010 年の同港のコンテナ取扱量は 387 万 TEU であり、うち「海鉄聯運」コンテナは 23 万 TEU（シェア 5.9%）であった。1990 年代から繰り返し「ユーラシア・ランドブリッジ」、 「海鉄聯運」の振興が叫ばれ、また投資がおこなわれてきたことを考慮するとこの比率をどうみるかは議論の分かれるところかもしれないが、国内でみると絶対量で营口、大連につぐ第 3 位となっている。

表 3 は、貨物取扱量上位 10 港における「海鉄聯運」データである。中国の国土面積はアメリカ並みであり、「海鉄聯運」比率が欧米並みの 20～30% まで伸びると仮定すると、その発展の余地が大きいことがわかる。CO₂ 削減が世界的課題となり、鉄道の役割強化が図られようとしていることも追い風であり、その発展動向には注意を払っておく必要がある。

なお、連雲港港の後背地は、江蘇省のなかでは経済的後進地域である北

表3 貨物取扱量上位10港のコンテナ「海鉄聯運」状況（2010年）

順位	港湾名	コンテナ 取扱量 (万 TEU)	対前年 増減 (%)	海鉄聯運 輸送量 (万 TEU)	対前年 増減 (%)	対全取扱 量比率 (%)
1	上海港	2,906.90	16.27	12.71	5.65	0.44
2	深圳港	2,250.97	23.34	10.21	14.59	0.45
3	広州港	1,255.00	12.05	2.67	-1.84	0.21
4	寧波・舟山港	1,314.40	25.14	6.82	72.66	0.52
5	青島港	1,201.20	17.05	13.79	21.93	1.15
6	天津港	1,008.00	15.82	15.43	115.20	1.53
7	厦門港	582.00	24.35	3.80	-5.94	0.65
8	大連港	524.20	14.54	25.53	10.00	4.87
9	連雲港港	387.00	27.65	19.30	54.90	4.99
10	營口港	333.80	31.56	28.94	50.73	8.67
合 計		11,763.47	19.13	139.20	32.57	1.18

（出所） 呉（2011）より筆者作成。

部（蘇北）に位置しており，経済的先進地域の省南部から遠いこともあって，むしろ省外に注目すべきかもしれない。具体的には，東西方向では，鉄道の隴海線（連雲港～蘭州）や連霍高速道路（連雲港～新疆のホルゴス）沿線の中西部地区，南北方向では，鉄道の京九線（北京～香港九龍）や同三高速道路（黒竜江の同江～海南省三亜）沿線地域である。『沿海港湾計画』では，長江デルタ港湾群に区分されているが，こうしてみると実際の貨物源はかなり異なり，港湾としての消長は，中部・内陸地区の経済状況に左右されるところが大きい。なお，2010年5月から，連雲港を含む江蘇省北部，安徽省北部の8都市が「淮海経済区」を結成して連携を強めている。沿海地区があらゆる意味で高コストとなる趨勢のなかで，同経済区は沿海地区からの産業移転先として発展すると予想され，連雲港港の新しい貨物源になっていくことが見込まれる。

第2節 各港湾の総合評価と相互関係

長江デルタ諸港の国際的地位・国内的地位を比較するデータとして，表

表4 港湾別航路数，コンテナ船寄港回数の推移（2007～2011年）

世界ランク (2011)	港湾名	航路数 (2011)	寄港回数				
			2007	2008	2009	2010	2011
3	上海港	285	11,699	12,245	11,462	13,132	14,911
6	寧波・舟山港	121	4,121	5,329	3,501	5,315	9,028
79	連雲港港	19	142	197	162	521	1,213

（出所） 中国港口年鑑編輯部（2012），赤倉・後藤・瀬間（2012, 13-15）より筆者作成。

4で各港のコンテナ航路数⁽³⁾とフルコンテナ船の寄港回数を掲げた。後者について、2011年の順位で中国の6港（香港、上海、寧波・舟山、青島、赤湾、^{あもい}厦門）と高雄港（台湾）が上位20港にランクインしている。長江デルタでは、上海3位、寧波・舟山6位、連雲港79位（15メートル以上の大水深バースを必要とするフルコンテナ船に限ると上海3位、寧波4位）であった。2007～2011年の変化をみると、それぞれ4位→3位、18位→6位、100位以下→79位と急上昇しており、各港とも競争力は向上している。もっとも順位上昇自体は、中国経済の急成長によるところが大きいことから、割引いて考えておく必要がある。

長江デルタ諸港は、上記したように順調に貨物取扱量を増加させているが、相互には競合関係にある。各港は競うように自港の設備拡張を図っているため、ほかの産業と同じく過剰投資の懸念が指摘されている。また、各港の貨物の多くは対外貿易貨物であるが、通関制度や域内の交通インフラの改善を背景として、相互の関係は単純な競合関係とはいえなくなっている。本節では、こうした問題点を検討する。

1. 地方政府の政策——過剰投資と行政介入

2002年から2004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・長江の38港湾が地方政府に移譲されるとともに、一体であった港湾行政と港湾企業経営が分離されたことは第1節で述べた。この結果、港湾管轄の当事者となった地方政府が、港湾インフラの拡充整備を加速させたことから、設備が過剰だとの報道が散見されるようになった。

表5 コンテナ埠頭の設計能力と実際の取扱量

地 域	埠頭 企業数	バース 数	設計取扱能力 (万 TEU)	実際の取扱量 (万 TEU)	能力／取扱量 (%)
環渤海地区	21	70	2,852.0	2,700.0	105.60
長江デルタ地区	26	92	3,402.5	4,480.0	75.95
台湾海峡西岸地区	11	45	1,118.0	823.0	135.80
珠江デルタ地区	14	85	2,720.0	3,190.0	85.30
北部湾地区	2	5	85.0	57.2	148.60
内陸河港	6	24	163.0	162.2	100.50
合 計	80	321	10,349.5	11,376.8	90.97

(出所) 中国港口協会港口研究中心 (2010, 165)。

しかし、コンテナ港湾を分析した中国での研究によると、全国的にならせば設備の過剰はいわれるほどではない。表5から見て取れるように、過剰は部分的ないし地域的に発生しているとみるべきであろう(杜2010, 163-166)⁽⁴⁾。ただし、貨物を集めるために、各港湾が利用料の引き下げ競争を演じていることもまた事実であり、投資の効率がよいかどうかは別問題である。2007年の状況であるが、コンテナあたりの手続き費を上海港が600元としていたときに、長江沿岸の各港は300元、200元、100元という低価格を提示し、ダンピング競争を演じていた⁽⁵⁾。

また、地方政府が、行政介入により市場競争を制限しているという問題もある。現在、港湾の管轄権は各地方政府に委譲されている。そのため、各地方政府は、水運貨物について、優先的に地元港湾を使用するように指導しているとみられる。統計データは得られないが、どの港湾もその貨物のおよそ50%は地元(省・市)のものだという(2011年12月、中国港口協会でのヒアリング)。

とはいえ、地方政府も市場競争を制限する措置ばかりとっているわけではない。ここまでの議論でも触れたように、省政府レベルは管轄下にある港湾の合理的な配置、再編成を進めており、見方を変えれば分業を促進しているともいえる(第1節参照)。また、各港湾の管理運営をおこなう港務局は、定期的に協力の可能性を具体的に話し合うシンポジウムを開催しているという(2011年12月、中国港口協会でのヒアリング)。このように、そ

もそも競合ではなく連携によって実際の海運需要に対応しようとする動きも存在している。

2. 競合内容の変化

もともと長江デルタの各港湾は、相互に競合関係が強い。原因の第1は、地理的に近接している範囲に大規模港湾が集中していることである。第2には、後背地となる長江デルタ地域では、その経済活動の大きな部分が国際経済とのリンケージのなかで展開されていることがある。こうした条件下では国内輸送コストがもつ意味合いは小さく、どの港湾を使用しても差がない。重視されるのは、国際輸送に際しての広い意味でのコスト（通関・検査などの手続きや荷役の効率性、国際航路へのアクセスなど）となる。加えて、鉄道、高速道路など運輸インフラが飛躍的に改善されたこと、また内陸での通関が可能となるなどの規制緩和が実現したことから、港湾の選択肢はさらに広がってきていると考えられる。

こうみえてくると、各港湾間の競合関係は強まる一方であるように考えられるが、別の視点を提供してくれるのが近年における船舶寄港パターンの新しい趨勢である。たとえば、従来大型コンテナ船は、高い貨物集荷力と効率的インフラを備えた「ハブ港」に寄港し、周辺の中小港湾から「スポーク」に例えられるフィーダー航路によって貨物を集めるという「ハブ・アンド・スポーク」方式で運航コストの低減を図るものと想定されてきた。しかし、実際の大型コンテナ船の寄港パターンは、ある程度近接した複数港にこまめに立ち寄って一定数の貨物を集めることを重視するようになっている（三浦 2007, 176-178）。こうした趨勢のなかでは、長江デルタのように、近距離圏に大型港湾が集中し、貨物集荷力が高い地域こそが大型船を引きつける可能性が強いということになる。意図せざるかたちで各港湾の相乗効果—連携が強まっていると評価できるわけであり、競合内容そのものが変化しつつあるといえる。

第3節 長江デルタ海運企業の現状と課題

第1, 2節では、長江デルタ諸港の港湾機能を概観し、その相互関係を論じてきた。本節では、港湾を利用する立場にある海運企業を検討することで、より総合的に諸港の現状を明らかにする。

地場系、外資系を問わず、現在の海運企業の港湾選択は、顧客企業（その多くは多国籍企業）が構築している国際分業のサプライチェーンに応じておこなわれている。長江デルタの場合、こうした傾向はさらに顕著であり、顧客企業の多様な要望に応じるなかで海運企業は利用する港湾を決定し、自らの物流機能を発展させている。以下では、地場系と外資系に区分して彼らの発展の現況をみる。また、中国政府の政策もあって、港湾インフラの建設・運営には多数の外資系ターミナル・オペレーターが参入している。その活動を整理する。

なお、世界的趨勢と同じく、中国の海運業界も厳しい状況に直面している。報道ベースでは、2012年現在で80%の海運企業が赤字経営に陥っている。根本的な原因は、船腹量が過剰なことであるが、燃料となる石油価格の高騰がこれに拍車をかけている。ただ、こうした問題は、本書で論じることができないため、港湾と海運業界をめぐる事実認識として記するにとどめておきたい。

1. 地場系海運企業の発展現況

中国の海運大手3社、すなわちCOSCO、中国海運集団（China Shipping）、中国外運長航（Sinotrans）のうち、長江デルタに本社をおくのは上海にある中国海運集団のみであるが、2009年に中国外運長航に統合された長江航運は武漢に本社があった。長江デルタ諸港と関係が深いこの2社の発展の現況をみておこう。

(1) 中国海運（集団）総公司

1997年に、中央政府・交通部系統の上海海運、広州海運、大連海運、中国海員対外技術服務公司、および中交船業公司の5社が合併してスタートした。当時、国有企業改革はあらゆる産業で展開されていたが、本合併のねらいは、一定の規模と専門性、国際的競争力を有する海運企業を産み出して海運業界の再編を進めることにあった。こうした背景ゆえに、合併後ただちにコンテナ海運専門企業たる中海コンテナ運輸有限公司を設立している。

同公司は香港証券市場での上場（2004年）、上海証券市場での上場（2007年）など資金調達の多元化も積極的に進め、2010年にはコンテナ船143隻（51万TEU）、ドライバルク船100隻（430万トン）、タンカー69隻（555万トン）、その他16隻を有するまでに成長している。

合併前の企業名からわかるように、大連から広州に至る沿海部全域をカバーする海運企業として発展することが期待されているが、輸送モード別ではコンテナ貨物輸送の整備に力を注いできた。今後は上海港を拠点にコンテナ輸送を柱としつつ、埠頭の経営、陸上を含む総合的物流サービスの展開、という方向をめざしていくとしている（中国海運（集団）総公司ウェブサイト <http://www.cnshipping.com/index.shtml>）。

(2) 中国外運長航集团有限公司

2009年に中国対外運輸と長江航運が合併してスタートした。前者は国際フォワーダー業を、後者は長江水系の国内水運と国際海運業を主業務として成長した企業であり、性格がやや異なるが、国務院国有資産監督管理委員会の主導のもと、国有資産の組換え・合理化による企業再編の実験ケースとして合併したものである。

長江航運は、長江沿いの主要鉄鋼企業（宝山鋼鉄、江蘇沙鋼、南京鋼鉄、安徽馬鞍山、武漢鋼鉄など）、電力企業（上海電廠、華能集団など）、石油化学企業などの運輸を担い、長江水運と海運の連結（「江海聯運」）を任務としてきた。2010年現在、コンテナ船70隻（3万TEU）、ドライバルク船35隻（480万トン）、タンカー330隻（240万トン）、その他26隻を有して

いる。

筆者は、統合前の中国対外運輸の発展戦略を論じたことがある。当時、同社は、①広東、山東、天津などの地域子会社、②国際複合一貫輸送、海運代理、空運代理などの専門的サービス会社、③物流事業部、を並立させながら、これらをひとつのプラットフォームでつないで総合的物流サービスを展開することをめざしていた（大西 2007, 139-141）。統合後の同社の新しい強みは、長江全体の水運量の 25% というシェアを占めていることだ。今後の発展の方向としては、やはり長江水運と海運のリンケージ（「江海聯運」）を新しい柱としていくことが想定されるであろう（中国外運長航集团有限公司ウェブサイト <http://www.sinotrans-csc.com/>）。その発展戦略は上海港の発展と方向を同じくしている。

2. 外資系海運企業の発展現況

本章で外資系企業の発展状況を網羅的に分析することはできない。ここでは一例として日系の日本郵船（NYK）グループの中国事業を取り上げておきたい。コンテナ船をはじめ、自動車運搬船など各種の船舶を就航させている国際的メガキャリアであり、ターミナル経営に参画、陸上物流部門を有するなど総合物流企業としての側面も強いことから、外資系企業の現況をみるうえで適切な企業であると考えからである。

同社の事業展開で注目されるのは、第 1 に、事業再編が仕上げの段階に入りつつあることである。再編のパターンは持株会社を設立し、その下に個別に展開してきたグループ企業を統括するというオーソドックスなものであるが、2010 年には海運と空運を統合しての総合的物流サービス提供をめざし郵船ロジスティックスを設立するなど、「攻め」の姿勢もみせている。ネックは、再編による税収減を恐れる地方政府が抵抗しており、再編スケジュールが遅れがちになっていることである。

第 2 は、今後の発展方向として「中部・内陸部」への展開が強く意識されていることだ。中国経済の発展の趨勢、顧客企業の動向に従うということであるが、ここでネックとなるのは、すでに述べた地方政府の抵抗をの

ぞけば、物流サービスの価格が低すぎるということだという。ネットワークの形成、サービス品質などで地場企業との差別化を図ろうとしても、市場全体での価格低下は続いており、投資が思うに任せないとのことである。

第3は、地場系企業、外資系企業との競争が激化していることである。国際金融危機後、海運市況は低迷しているが、貨物の奪い合いのなかで地場企業や他の外資系企業が規模の優位を武器にシェアを奪いに来ている。NYKでも太刀打ちできないレベルの価格競争が続いている（2011年12月、NYKグループ企業でのヒアリング）。それでも、その大きさと成長性ゆえに中国の物流市場を失うわけにはいかない。では、どう対処するか。

同社の今後の重点戦略は、（1）アジア域内・発着輸送への対応強化、（2）アジアでの完成車輸送への対応、（3）より高度なエネルギー輸送への対応、（4）海外資源エネルギー輸送への対応、の4つである（NYKグループウェブサイト <http://www.nyk.com/>）。このうち（1）（2）（3）が、中国など新興国の輸送需要に対応する戦略となっていることが印象的である。（1）（2）は長江デルタ港湾とも関係が深い戦略であり、たとえば（2）においては、アジア域内でシンガポールをハブとし、生産地（日本、タイ、インド、中国、マレーシア、インドネシア、オーストラリア）をスポークとする運航体制がめざされる。完成車メーカーの需要に応じて各国で投資を続けてきた同社は、完成車物流に強みをもち、天津、大連では中国側との合弁で自動車専用埠頭を運営している（本章第3節3．参照）ほか、広州、上海、天津などの沿海諸港間に小型自動車専用船の定期航路を築いている（大西 2008, 265-267）。

中国の自動車産業は急成長しているが、物流ネットワークの整備は、生産物流、販売物流のいずれにおいても未整備である。加えて、中国からの自動車輸出が急拡大する日も遠くないと見通すことができる。そうなったときには、同社が中国で築き上げてきた総合的な完成車輸送システムは強い競争力を発揮するはずであり、それは上海港の優位性につながる（2012年11月、NYKグループ企業でのヒアリング）。

3. 外資系ターミナル・オペレーターの現況

中国港湾の建設・発展において、政府以外で大きな役割を果たしてきたのが、外資系のターミナル・オペレーターである。その強みは資金力や埠頭の建設・運用のノウハウだけでなく、関係船社を誘致するマーケティング力など中国側が必要とする経営資源をトータルに備えていることにある。彼らは中国側の政策に対応しつつ、単独出資、あるいは各港湾の管理・運営をおこなう港務局や港務会社との共同出資などさまざまな形態で埠頭の建設、経営を担っている。

長江デルタに進出したターミナル・オペレーターは3つの系統に整理できる。第1は、HPH (Hatchison Port Holdings: 和記黄埔港口)、招商局集団 (China Merchants Group: 招商局) などの香港系企業である。第2は、デンマークのマースクライン (AP Moller Terminals: APMT)、シンガポールのPSA (PSA International) などの世界的メジャー・オペレーターである。第3は、コンテナ航路を運航する船社で、COSCO、中国海運集団などの中国系と MSC (Mediterranean Shipping Company)、LT (Lloyd Triestino—2006年からItalia Marittimaに社名変更)、CMA-CGM (Compagnie maritime d'affrètement - compagnie générale maritime) などの欧州系、そして、唯一の日系として NYK (Nippon Yusen Kaisha) である (三浦 2009, 78-81)。

参入の先鞭^{せんべん}をつけたのは HPH で、1993 年に上海・呉淞コンテナ・ターミナルに合弁形態で出資し、実質的な経営権を握った。HPH はその後、華南・珠江デルタを中心に大規模な投資をおこない、成功を収めていったが、さらに上海・外高橋、洋山港 (2 期)、寧波・北侖港にも投資している。このうち、寧波・北侖港でのコンテナバース建設 (2001 年) は、寧波・舟山港がコンテナ物流機能を強化する嚆矢^{こうし}となったものである。

ついで参入したのが招商局で、第1節で述べた港湾体制改革で2005年に上海国際港務(集団)股份有限公司(SIPG)が成立した際に、30%の株式を取得するという大型投資をおこなった。招商局はその後寧波・北侖港の大樹島に大型コンテナ・ターミナル(4バース)を単独で建設するな

ど積極的に投資を続けており、存在感を増している。

メジャー・オペレーターの活動は、大連、天津など他地域においても先行している。長江デルタ地域では、APMT が洋山港 2 期に出資しているほか、PSA が 2007 年に洋山港第 3 期 A 工程に参画し 30% のシェアを得たことが目立つ。

船社系では、COSCO、中国海運（集団）総公司、CMA-CGM が洋山港に投資、欧州の MSC や LT が寧波港に出資している。日系の NYK は、2005 年に天津港、大連港に中国企業との合併による自動車（完成車）専用ターミナルを完成させ共同運営をおこなっているほか、大連・大窯湾の第 3 期コンテナターミナル、2008 年から洋山港コンテナターミナルにも出資している。このうち自動車輸送は、外資系が国内水運に参入した例として珍しいものだが、さらに、今後自動車輸出が始まれば、大きなビジネスに発展する可能性を秘めている。

交通部の「長江デルタ・珠江デルタ・渤海湾港湾建設規画」（2004 年）や、「沿海港湾計画」（2006 年）において、長江デルタでは、（1）コンテナ輸送システム、（2）輸入鉱物トランシップ輸送システム、（3）輸入原油トランシップ輸送システム、の建設に重点的に取り組むこととされている。こうした目標に中国側（政府・企業）だけで取り組むことは難しい。その意味からも、同分野に経験を有する外資系ターミナル・オペレーターの活動はますます重要性を増しそうだ。

おわりに

長江デルタ地域の経済発展が続くなかで、同地の港湾群は貨物取扱能力を拡張してきた。後背地の魅力が内外の海運企業やターミナル・オペレーターを呼び寄せ、拡張に拍車をかけたといえる。また、貨物の総量が右肩上がりに増加するなかで、大型船の寄航パターンの変化（本章第 2 節 2.）も相まって、地理的に近接した地域に多数の港湾を抱える同地域の競争力はさらに強まったとみることができる。また、同地域に本拠をおく

海運企業やターミナル・オペレーターの活動によって、同地域の港湾機能は着実にレベルアップしている。

ただし、今後の見通しは必ずしも楽観を許さないものがある。第1に、近年、経済成長が次第に中部・内陸地域にシフトするのに対応して、長江デルタは産業構造の高度化、たとえば「七大新興戦略産業」⁽⁶⁾の育成を図ろうとしているが、それは容易なことではない。そもそも産業構造高度化は、中長期的には貨物数量の相対的減少をもたらすものであり、従来のような量的拡大ではなく、(1)総合的な物流機能、貿易機能を高め、(2)中部・内陸地区の物流ヘッドクォーターとなることをめざす必要がある。

第2に、上述したプロセスをアジア域内諸港とのグローバル競争のなかで進めていかなければならないという現実がある。中国経済の成長が続くことは、貨物需要が伸びることを意味する。これは中国港湾の強みであるが、それだけでは他国港湾との競争に勝ち抜く決め手とはならない。たとえば、本書の諸章が示すように、トランシップメント分野においては同戦略を発展の柱とする釜山港など強力なライバル港が存在し、しのぎあいが続くことになる。

第3に、物流に求められる機能がますます多様化するなかで、「海鉄聯運」、「シー・アンド・エアー輸送」など水運に関連する新しい輸送モードの発展の趨勢を見きわめ、それを港湾の発展に結びつけてゆく発想と施策が必要とされることである。総じて、港湾をめぐる内外情勢は、従来は想像できなかった変化を遂げる可能性がある。遠くない将来に長江デルタ地域の港湾発展もまた、大きな曲がり角を迎えるかもしれない。

〔注〕

- (1) 本章の記述は中華人民共和国交通運輸部ウェブサイト (http://www.moc.gov.cn/zhuzhan/jiaotongguihua/guojiaguihua/quanguojiaotong_HYGH/200709/t20070927_420892.html) による。
- (2) 上海市自身は早くからこの目標を掲げていた。2001年に国務院に承認された『上海都市全体計画 1999-2020』のなかに「4つのセンター」が盛り込まれている。
- (3) 中国港口年鑑編輯部(2012) 巻末資料から各海運企業の航路数を単純合算したもので、ループ数ではない。
- (4) 統計年次は明記されていないが、ほぼ2009年の状況を反映しているとみられる。

- (5) 「長江三角洲港口競争正式步入“春秋戦国”時期」2007年6月15日（新華ネット www.xixik.com）。
- (6) 2010年7月に国務院が指定したつぎの7産業。省エネ・環境産業，次世代情報産業，バイオ産業，ハイエンド装備製造産業，新エネルギー産業，新素材産業，新エネルギー自動車産業。

〔参考文献〕

＜日本語文献＞

- 赤倉康寛・後藤修一・瀬間基広 2012. 「世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2012）」『国土技術政策総合研究所資料』（689）6月。
- 池上寛・大西康雄編 2007. 『東アジア物流新時代——グローバル化への対応と課題——』アジア経済研究所。
- 大西康雄 2007. 「中国における物流のグローバル化と物流企業」池上寛・大西康雄編『東アジア物流新時代——グローバル化への対応と課題——』アジア経済研究所 125-152.
- 2008. 「物流業の発展——広域化と高度化への挑戦——」今井健一・丁可編『中国 産業高度化の潮流』アジア経済研究所 249-286.
- 姜天勇 2010. 「現代中国港湾の再編成とその問題点」『海事交通研究』（59）12月 71-83.
- 三浦良雄 2007. 「香港の今後と珠江・長江デルタの港湾発展」池上寛・大西康雄編『東アジア物流新時代——グローバル化への対応と課題——』アジア経済研究所 153-180.
- 2009. 「港湾整備と港湾物流の発展」『平成20年度 中国現代物流の発展動向と課題報告書』国際貿易投資研究所 176-178.

＜中国語文献＞

- 上海市發展和改革委員会・上海市發展改革研究院主編 2012. 『2011/2012年上海国際経済，金融，航運中心發展報告』上海：世紀出版集団。
- 杜麒麟 2010. 「対我国“港口産能过剩”研究」中国港口協会港口研究中心編『中国港口發展報告 2009-2010』上海：中国港口協会 163-166.
- 呉強主編 2011. 『鉄路集装箱運輸』北京：中国鉄道出版社。
- 中国港口年鑑編輯部編 2011. 「中国港口年鑑 2011」上海：中国港口雜誌社。
- 2012. 「中国港口年鑑 2012」上海：中国港口雜誌社。
- 中国港口協会港口研究中心編 2010. 「中国港口發展報告 2009-2010」上海：中国港口協会。
- 2011. 「中国港口發展報告 2010-2011」上海：中国港口協会。
- 中華人民共和國交通部 2006. 「全国沿海港口布局規画」（http://www.moc.gov.cn/zhuzhan/zhengcejiedu/zhengcewenjian_JD/hangyunchuanbotan_MSZCJD/xianguanzhengcefagui/200711/t20071115_446281.html）。

