

## 第3章

### 中国環渤海地区における3大港の発展比較

小島 末夫

要約：

中国は21世紀に入って「全国沿海港湾発展戦略」を提起した後、2006年には具体的に「全国沿海港湾配置計画」を制定した。沿海部にある150あまりの全港湾を5つの港湾群に分け、各地域の発展を図っていこうとするもので、そのうちの1つが環渤海地区港湾群である。

当港湾群のなかで中核となる3港、すなわち天津、青島、大連各港の発展経緯と競合状況について考察することが、本章の主目的である。そのため、まずこれら3大港の歴史的発展過程を整理し、貨物総量及び埠頭バースの現状について概観する。つぎに当該3港のコンテナ取扱実績を基に比較分析し、その増強をもたらした各港の港湾開発、発展戦略に関して考察する。その上で最後に、①投資主体の多元化と外資参入、②基幹航路における寄港ループ数、③「国際航運中心」の建設という3つの要因別に、当該3港に関わる競合比較を試み、今後の課題などを明らかにする。

キーワード：

環渤海地区港湾群、コンテナ取扱量、基幹航路、コンテナターミナル拡張戦略、国際航運中心

#### はじめに

中国では、2003年6月末に「中国港湾法」が公布され、2004年1月1日から施行された。同法は、最初に草案が起草されて以来、実に20年間もかけてようやく制定されたものである。中国交通部（現交通運輸部）は同法を制定した後、全国における港湾の建設を加速させてきた。また2004年、交通部は全国のなかで25にのぼる沿海主要港<sup>1</sup>および28にのぼる国内河川の主要港のリストをそれぞれ発表した。

それ以前に、中国交通部は21世紀を迎えた2001年時点ですでに、国民経済の発展要求

と経済グローバル化の発展趨勢に対応するため、「全国沿海港湾発展戦略」を明確に提示していた。これは、約1万8000キロメートルの海岸線を有する中国沿海部の港湾発展の総目標を提起したものである。同戦略の発表を受けて、交通部は国家発展改革委員会と共同で、以下に列挙するような一連の港湾発展計画を次々と打ち出していくことになった（中国交通運輸部編[2009: 80-84]）。

まず2005年に上記の両政府機関は、「長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾3地区の沿海港湾建設計画（2004年～2010年）」を、ついで2006年には「長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾3地区以外の沿海港湾建設計画（2006年～2010年）」をそれぞれ配布した。さらに同じく2006年に「全国沿海港湾配置計画」が、また2007年には「全国内河航路と港湾配置計画」がまとめられ、制定されたのであった。

これら諸計画のうち、2006年に公表された「全国沿海港湾配置計画」によると、中国では今後、沿海部にある150あまりの全港湾を次に挙げる5つの港湾群に分け、それぞれに中核港を指定し、合理的に各地域の発展を図っていくことが謳われている（三浦良雄[2009: 309-311]）。

- ① 環渤海地区港湾群—青島、天津、大連を中核港
- ② 長江デルタ地区港湾群—上海、寧波を中核港
- ③ 東南沿海地区港湾群—廈門、福州を中核港
- ④ 珠江デルタ地区港湾群—広州、深圳、珠海、汕頭を中核港
- ⑤ 西南沿海地区港湾群—湛江、防城、海口を中核港

こうして2006年からスタートした交通運輸部門の第11次5ヵ年計画の下では、後述するように上海、大連、天津の各「国際航運中心」（International Shipping Center。以下、国際航運センター）の建設を推進し、沿海部における港湾体系を完成させることが重点目標のひとつとして掲げられた。それについて、新たな第12次5ヵ年計画（2011年～2015年）においては、交通運輸部から2011年11月25日に「沿海港湾の健全で持続的発展の促進に関する意見」（交規画発[2011]634号）が公表された（中国交通運輸部ウェブサイト（<http://www.moc.gov.cn>、2011年12月27日アクセス）。その要点は、全国大中小の港湾の健全な発展と上で述べた国際航運センターの建設加速が引き続き呼びかけられるとともに、とりわけ各地区の5大港湾群に関して協調的発展を促進させるよう強調した内容が特徴となっている。

この5大港湾群のうち、とくに珠江デルタ、長江デルタ、環渤海3地区の港湾群は、中国の華南、華東、華北地域にあって、今日では高度経済成長を支える3大貨物集散地を形成している。そのため、これら3大経済圏の港湾整備に最重点を置くことが一段と鮮明になってきている。なかでも、環渤海地区の港湾群に関しては、石炭、鉾石、原油、食糧な

どの大宗ばら積み（バルク）貨物に加え、コンテナ取扱量の面でも大連、天津、青島という3つの大港におおむね3分されていることが分かる。しかも、今や韓国の釜山港と中国遼寧省の営口港などをも巻き込んで、相互間の競争が激しさを増しつつある。実際、「最近では、港湾投資が進んだ結果、同じ地域内の港湾同士や、同じ港湾（市域）内のターミナル同士での競争が非常に激しくなっている」（柴崎隆一[2010: 102]）というのが現状である。

そこで本章では、環渤海地区港湾群の中で核となる中枢港を構成する3大港、つまり大連、天津、青島各港の発展経緯と競合状況について考察することが、主な目的である。このため、第1節では、中国環渤海地区主要3港（以下、環渤海3港）に関する歴史的発展経過と貨物総量並びに埠頭バースの現状を述べて概観する。第2節では、これら3港のコンテナ取扱実績を基に比較分析し、その増強をもたらした各港の港湾整備・拡張戦略について考察する。第3節では、当該3港の競合状態を、①投資主体の多元化と外資参入（国際ターミナルオペレーターの参画）、②基幹航路における寄港ループ数、③国際航運センターの建設という3つの要因に分けて検討する。こうした点を踏まえた上で、最後に今後の若干の展望と課題について明らかにする。

## 第1節 環渤海3港の概要と貨物総量の変動

### 1. 環渤海地区における主要3港の概要

#### （1）天津港の基本状況

天津港の歴史は古く、中国の首都・北京の外港として1860年には商業港の位置づけで対外開放された。元は海河下流の河川港であり、その河口に埋め立て造成されたのが新港である。このように同港は、海港と河港で構成される中国最大の人口港である点に大きな特色を持つ。

中華人民共和国の建国後、3年間にわたる建設復興を経て、1952年10月に天津新港が再開された。その後、船舶の大型化が進むとともに、外航船は全てこの新港を利用するようになったので、港名も自然と天津新港、通常は略して単に「新港（Xingang）」と呼ばれるのが一般化した。新港は、その頃から全中国のまさにリーディング・ポートであった。

天津港における主航路の長さは35キロメートルで、航路幅は260メートル、航路の水深は最大19.5メートル、25万トン級の船舶が常時自由に入出港でき、30万トン級の船舶については潮位を利用しての入出港が可能である。各種バース計151を擁し、そのうち万トン級バースは96を数え、岸壁延長は32キロメートルである。

また天津港は、地元のほか周辺の北京市や河北省を始めとする中国北部及び中西部地域の14省・直轄市・自治区（面積的には全国の52%に当たる約500万平方キロメートル）につながる非常に広大な背後圏を抱えている。そのため、同港の7割前後に上る貨物総取扱量及び5割以上の輸出入貨物が、天津以外の各地方からのものである。さらに同港は、国際的に広範囲な連携ネットワークを築いており、世界中の約180カ国・地域の500以上の港湾との間で貿易往来があつて、うち日本、韓国、米国、オランダなど12の港湾とは友好港の関係を締結済みである。毎月約400便の国際定期航路（2010年に28航路が新規に就航、コンテナ航路数は115）があり、世界各地の主要港湾と連結している（パンフレット「TIANJIN PORT」）。

この天津港は、主に北疆、南疆、海河、東疆という4大港区から成っており、“一港多区”の配置体系をとっている。各港区の主要な取扱業務は以下のとおりである。

- ・北疆港区：コンテナ貨物、雑貨、自動車専用
- ・南疆港区：バルク貨物、液体貨物
- ・海河港区：5000トン以下の小型船舶作業
- ・東疆港区：コンテナ貨物が主、乗客輸送も兼用

これらのうち東疆港区については、陸地から渤海湾に向け半島状に伸びた東西方向に幅3キロメートル、南北方向に長さ10キロメートル、総面積30平方キロメートルの新たな埋め立て造成地である。そのうち10平方キロメートルを、上海・洋山港に次ぐ全国2番目の保税地である東疆保税地とすることが、2006年8月31日に国务院で批准された。後述するように、これからの天津港を「北方国際航運中心」に育て上げることが、重要な目標であり使命となっている。

## （2）青島港の基本状況

青島港は山東半島の南岸・膠州湾口に位置し、黄海に隣接する天然の良港で、山東省最大の商港にして軍港でもある。「老港」と呼ばれる在来の青島港は、19世紀末の1892年に建設が開始されており、それから数えると今年で120年を迎えている。

同港は膠州湾を挟んで大きく2つの地域に分かれており、市街地に近い北東側の旧港地区（老港）では、おもにバルク・内航貨物、旅客船バースなどがあり、西方の対岸にある新興開発の黄島地区（前湾）では、コンテナターミナル（以下、CT）、鉄鉱石・石炭・原油バースなどが立地している。水深は16～18メートルで、一番深いところは21メートルである。くわえて、市街地から約70キロメートル南の膠州市（青島市の県クラス都市）に属する董家口では、新たに世界最大級40万トンクラスの鉱石バース（長さ510メートル、

水深 25 メートル、年間取扱能力 2500 万トン) が 2010 年 12 月に完工しているほか、30 万トン級原油バースと 2 つの 20 万トン級石炭バースの建設がいま急ピッチで進められている。このように同港は、全体で青島老港区、黄島石油港区、前湾新港区及び董家口港区という 4 大港区から構成される。

青島港では、従来 1980 年代前半に建設された老港区第 8 突堤にコンテナバースが整備され、1984 年のオープン以来 2001 年まで同港のコンテナ輸送を主に担ってきた。しかし、防波堤兼用の第 5 埠頭と陸岸埠頭に囲まれた港内にあるため、現代の大型船に対応するにはあまりにも手狭となった。そこで、黄島地区にある青島経済技術開発区の建設の一環として、老港区の対岸の前湾に 1990 年代から新港建設が実施されるに至ったのである。とはいえ、1997 年に起きたアジア通貨危機による韓国企業の相次ぐ撤退、膠州湾をバイパスする跨海大橋（ベイブリッジ）建設の遅れなども手伝い、市街地から前湾への移転は何度も先延ばしされた。2002 年の春節（旧正月）明けより、青島港務局は航路ごとに順次、前湾新港への港湾機能のシフト、つまり「西移」を断行したのであった（三浦良雄[2003a: 28-30]）。ここに、今日の青島港の飛躍的発展をもたらす大きな原動力の基礎が固まることとなった。

長年の懸案事項であった跨海大橋の建設工事なども、2011 年央になってようやく完成した。すなわち、青島市の中心部と黄島地区の東西を結ぶ、世界最長のベイブリッジとなる青島膠州湾大橋（全長 36.48 キロメートル）ならびに中国最長の海底トンネルである膠州湾トンネル（全長 9.47 キロメートル）が、2011 年 6 月 30 日の同日に揃って開通したのであった（日本国際貿易促進協会『国際貿易』2011 年 7 月 12 日）。こうして大橋かトンネルのどちらかの方法を使うことにより、従前だと膠州湾をほぼ半周し遠回りを余儀なくされていたのが、東西間の往来が大変便利となり、時間の大幅な短縮にもつながることになった。

また青島港は、黄海沿岸の海上輸送の中核であるとともに、地元の山東省をはじめ、河南・山西両省など 14 の省・自治区に跨る地域を背後圏としており、内陸への海陸一貫輸送の玄関口ともなっている。そのほか、海外では世界の約 130 カ国・地域における 450 あまりの港湾との間に貿易関係がある。

このような結果、2010 年現在、青島港は貨物総取扱量（又は貨物荷役量）による世界ランキングで第 7 位、コンテナ貨物取扱量では世界 8 位となっているほか、鉄鉱石輸入の取扱量は世界港湾の中で第 1 位、原油輸入の取扱量は中国全土の港湾のなかで第 1 位、対外貿易貨物の取扱量では中国港湾のなかで第 2 位という地位を占めている（青島港（集団）有限公司ウェブサイト <http://www.qdport.com>、2011 年 12 月 18 日アクセス）。

### （3）大連港の基本状況

大連港の歴史は、上述した 2 港に比べると比較的新しく、1898 年に港湾の建設が開始さ

れ、1902年になって開港した。第2次世界大戦後、中国政府が修復・拡張をおこない、1960年には対外開放港として指定された。

同港は遼東半島の最南端で大連市中心部の東側に位置し、中国東北地区の玄関口として北方最大の国際貿易港である。中国東北3省のうち、吉林省と黒竜江省は海に面していないために出海口がなく、通常は遼寧省の大連港か營口港を利用して輸出入の作業をしている。こうして中国南北間の水運における中枢であるばかりでなく、国内の物資交流及び国際貿易面でも重要な役割を果たす港湾のひとつとなっている。

また、大連港は大連湾の旧港地区と大窯湾の新港地区の2つの港区に分けられる。このうち大連湾は、北、西、南の三方が山に囲まれており、しかも同湾の入り口は大小の3島が天然の防波堤のようにになっているなど、地理的条件に恵まれた港である。もうひとつの大窯湾は、日系企業など外資の進出が多い大連経済技術開発区にも近く、開発が進行中の新港区であり、外貿コンテナターミナルが整備されている。このほかでは、30万トン級の原油バースを始め、石炭バース、穀物用バース、自動車専用バースなどを有している。将来的には、造船、客船以外の貨物は全て大窯湾にシフトする予定であり、旧港区は再開港した上で観光資源として活用する計画である（益留[2003]）。

さらに大連港は、上記の東北3省並びに内モンゴル自治区東部を背後圏としており、対外的には世界の約160カ国・地域との交流があつて、300あまりの港湾と経済貿易関係の往来を築くまでになった。コンテナ定期船についても、近隣の日本、韓国を始め、香港、シンガポール、米国、欧州などとの間で運航が行われている。

## 2. 環渤海3港の貨物総取扱量と各種バースの建設推移

### (1) 環渤海3港の貨物総取扱量

中国の全港湾貨物取扱量は、2010年に81.0億トン（対前年比16.2%増）に達し、そのうち沿海港湾の貨物取扱量は54.8億トン（同15.3%増）となり、2005年の約1.9倍であった。この全貨物取扱量は連続で世界一の座を維持しており、21港湾（うち沿海部は15港湾）が1億トン以上を記録した。

そうしたなかで、1980年以降の環渤海3港における貨物総取扱量（コンテナ貨物だけではなく、石炭、鉱石、原油などのバルク貨物やその他を含む港湾取り扱い全貨物量）の動向を概観すると、以下に示すようないくつかの目立った点が特徴として指摘できる（表1参照）。

まず、1990年代までは大連港の港湾貨物取扱量が天津・青島両港のそれを上回っていたものの、2000年に天津港に追い抜かれ、その後は大きく差が開いた。この背景には、大連港の場合、港湾の発展を支える後背地の経済成長とインフラ整備が、天津港や青島港に比

表1 環渤海地区主要3港における貨物総取扱量の推移

(単位:万トン)

港湾名	1980	1985	1990	1995		2000	
				1990/1980	2000/1990		
天津	1192 ③	1856	2063	1.7倍	5787	9566	4.6倍
青島	1708 ②	2611	3034	1.8倍	5103	8636	2.8倍
大連	3263 ①	4381	4952	1.5倍	6417	9084	1.8倍
3港合計(シェア)	6163 (28.4%)	8848 (28.4%)	10049 (20.8%)	1.6倍	17307 (21.6%)	27286 (21.7%)	2.7倍
沿海主要港総計(シェア)	21731 (100.0%)	31154 (100.0%)	48321 (100.0%)	2.2倍	80166 (100.0%)	125603 (100.0%)	2.6倍

2005	2010	2010/2000		2010/1980		2011 (1-11月)
		2010/2000	2010/1980			
24069	41325 ①	4.3倍	34.7倍	41333		
18678	35012 ②	4.1倍	20.5倍	34485		
17085	31399 ③	3.5倍	9.6倍	31049		
59832 (20.4%)	107736 (19.6%)	3.9倍	17.5倍	106867 (18.9%)		
292777 (100.0%)	548358 (100.0%)	4.4倍	25.2倍	564557 (100.0%)		

(出所) 中国国家统计局編[2011]『2011 中国統計年鑑』北京、中国統計出版社、P642 及び中国交通運輸部ホームページ (<http://www.moc.gov.cn>、2012年1月14日アクセス) より筆者作成。

(注) 1) ○の中の数字は環渤海地区主要3港のうちの順位を示す。

2) ()内の数字は沿海主要港総計に占める環渤海地区主要3港のシェアを表わす。

べて徐々に立ち遅れたほか、2001年末の中国のWTO加盟後に外資企業の進出面で較差がついたことがある。また大連港の伸び悩みの原因としては、同じ遼寧省で省都・瀋陽市に近い營口港の目覚ましい発展も挙げられる。

つぎに、1990年代及び2000年代において、各10年間の伸び率(倍数)比較ではいずれも天津港が一番高く、ついで青島港、大連港の順であった。この結果、2010年の貨物総取扱量では、天津港が4.1億トン(対前年比8.4%増)、青島港が3.5億トン(同11.0%増)、大連港が3.1億トン(同15.4%増)を記録し、中国国内の港湾順位で上から順に3位(沿海主要港の総計に占めるシェア7.5%)、5位(同6.4%)、7位(同5.7%)となった。ちなみに、第1位は寧波・舟山港で6.3億トン(同11.5%)、第2位は上海港で5.6億トン(同10.3%)である。

第3に、天津港の貨物総取扱量は、2001年に初めて1億トンの大台を突破した後、3年後の2004年に2億トン台、2007年に3億トン台、さらに2010年には4億トン台を超える水準にまで到達した。21世紀に入ってから、判で押したようにきちんと3年ごとに1億トンずつ貨物量の増加を積み重ねてきたことがうかがわれる。そして2015年には、それが5.6億トンまで上昇すると予測されている。

以上からこれら主要3港の合計値から捉えると、全国の沿海主要港総計に占めるシェアの点では、1980年時点の28.4%からほぼ一貫して下がり続け、2010年には遂に20%弱まで低下した。とくに1980年代及び2000年代における各10年間の伸び率(倍数)が、沿海主要港全体のそれを3港とも下回ったことが大きく影響している。他の沿海各

港における貨物取扱量が、同期間中に天津港を含め3港よりも伸びの点で拡大発展してきたことを端的に物語るものである。

## (2) 環渤海3港における各種バースの建設

各港の埠頭で海上貨物の積み卸しを処理する際の港湾設備としては、一般にバース設備と荷役設備が必要である。なかでも、バース数の多寡により、貨物総量の能力がある程度規定されることになる。

このため、以下ではとくに生産用バース建設の数を基に上記主要3港の状況について比較してみる。その前に中国全体の概況から紹介すると、沿海港と内河港の生産用バース総数は、2010年末現在、後者が1万4065と前者の4661を3倍あまりも上回っている。ただし、万トン級以上の大型バースに関しては、沿海地区に数多く集中している。沿海港では全体の3割近い1293ヶ所が万トン規模の大型バースであるのに対して、内河港では318ヶ所に止まっており、しかも長江幹線に固まっているのが特徴的である。

表2によって、沿海主要港の1990年以降における生産用バース数の推移を示した。まず目に付くのが、長江デルタの上海港及び寧波・舟山港の突出ぶりである。いずれもバース総数が2010年末で600を超過している。珠江デルタの広州港もそれらについて多数を占めていることは明らかである。

表2 中国沿海主要港の生産用バース数の推移

地区	港湾名	1990		1995		2000	
		うち 万トン級以上		うち 万トン級以上		うち 万トン級以上	
環渤海	大連	55	28	62	32	73	39
	天津	50	32	60	45	64	49
	青島	35	16	44	24	46	30
長江デルタ	上海	142	64	140	68	134	70
	寧波	31	10	40	17	45	20
珠江デルタ	広州	90	22	110	27	110	32

2005		2010	
うち 万トン級以上		うち 万トン級以上	
192	57	200	78
100	54	140	95
52	40	75	59
121	78	602	150
297	48	650	120
455	49	473	60

(出所) 中国国家统计局編〔各年版〕『中国統計年鑑』北京、中国統計出版社より筆者作成。

(注) 1) 各年末における各港湾のバース数をそれぞれ表わす。

2) 寧波港については、2006年以降、寧波・舟山港として合体された数値を示す。

他方、環渤海3港に絞ってみると、先に述べた貨物総取扱量の順位（天津港→青島港→大連港）とは異なり、埠頭におけるバース数の点では大連港が1990年以来、一貫してトップである。しかも、天津・青島両港のそれぞれの総数をかなり引き離していることが分かる。なかでも、青島港のバース数が意外と少ないのが目立つ。

このうち大連港におけるバース設備の数（2010年末現在）に関しては、規模別・貨物別の詳細な内訳が入手可能なので、参考までに以下に記す（中国港口協会編[2011: 52]）。

規模別		貨物別	
万トン級以下	122	原油	6
万トン级以上	78	石油製品	28
うち1～3万トン	39	食糧	5
3.5～5万トン	17	コンテナ	13
5.5～15万トン	18	鉱石	1
15万トン	1	Ro-Ro 船	15
30万トン	3	貨客	12
総計（バース）	200	総計（バース）	80

このように、規模別バースの中で万トン級以上のものについては、1～3万トン級バースが39でもっとも多く、貨物別バースにおいては石油製品のバースが28と最多である。

大連港ではまた、とくに2000年から2005年にかけての5年間に、広州港や寧波港ほどの激増ではないものの、内訳は不明ながらかなり急ピッチでバースが整備（73→192へ2.6倍増）されたことがうかがわれる。とはいえ、万トン級以上の大型バースに限ってみると、2010年末にいたりそれまでとは違って、天津港（95ヶ所）の方がむしろ大連港（78ヶ所）を上回った。近年における大型バースの建設が、天津港で急速に進められてきたことを如実に反映している。事実、最近の傾向として、中国における鉄鉱石などバルク貨物の輸入急増に対応すべく、天津港を始め環渤海経済圏の各港で、資源輸入を主目的とする大水深専用埠頭の建設が一種のブーム状態となっていることが挙げられる。

## 第2節 環渤海3港のコンテナターミナル（CT）拡充動向

本節では、おもに貨物輸送の中心であるコンテナ荷動きの発展に焦点をあて、これまで取り上げた環渤海地区の主要3港を事例に、港湾近代化の象徴ともいえるCTの建設・拡充計画の進捗状況について検討する。

### 1. 環渤海3港のコンテナ取扱実績とランキング

## (1) 沿海主要港とのコンテナ取扱実績比較

まず、世界のコンテナ取扱量<sup>2</sup>上位 30 港にランクインしている中国の港を時期的に遡っていくと、香港を除けば 1993 年に上海港が世界 27 位（当時の年間取扱量は 90 万 TEU）に登場したのが始まりである。その後は 1999 年に深圳港（11 位）と青島港（30 位）の

表3 中国沿海主要港のコンテナ取扱実績推移

(単位：万 TEU)

地区	港湾名	1990	1995	1997	1998	2000	2005	2008
環渤海	青島（指数）	13.5 22	60.3 100	103.3 171	121.0 201	212.0 352	630.7 1046	1002.4 1662
	天津（指数）	28.7 41	70.2 100	93.6 133	100.0 142	170.8 243	480.0 684	850.3 1211
	大連（指数）	13.1 35	37.4 100	45.3 121	52.5 140	101.1 270	268.8 719	452.6 1210
	3港合計〈シェア〉	55.3 〈42.1%〉	167.9 〈30.4%〉	242.2 〈22.5%〉	273.5 〈20.8%〉	483.9 〈20.6%〉	1379.5 〈18.2%〉	2305.3 〈18.3%〉
長江デルタ	上海（指数）	45.2 30	152.7 100	252.0 165	306.0 200	561.2 368	1808.5 1184	2800.6 1834
	寧波（指数）	2.2 14	16.0 100	25.7 161	35.2 220	90.2 564	520.8 3255	1084.6 6779
	2港合計〈シェア〉	47.4 〈36.1%〉	168.7 〈30.6%〉	277.7 〈25.8%〉	341.2 〈26.0%〉	651.4 〈27.7%〉	2329.3 〈30.8%〉	3885.2 〈30.8%〉
珠江デルタ	深圳（指数）	3.3 12	28.4 100	114.9 405	195.2 687	399.4 1406	1619.7 5703	2141.6 7541
	広州（指数）	11.0 21	51.5 100	68.7 133	84.0 163	143.1 278	468.3 909	1100.1 2136
	2港合計〈シェア〉	14.3 〈10.9%〉	79.9 〈14.5%〉	183.6 〈17.1%〉	279.2 〈21.3%〉	542.5 〈23.1%〉	2088.0 〈27.6%〉	3241.7 〈25.7%〉
全国総計	〈シェア〉	131.4 〈100.0%〉	551.5 〈100.0%〉	1076.5 〈100.0%〉	1312.4 〈100.0%〉	2348 〈100.0%〉	7564 〈100.0%〉	12600 〈100.0%〉

2009	2010	2011 1-11月
1026.2 1702	1201.2 1992	1196.4 1984
870.4 1240	1008.6 1437	1060.4 1511
457.7 1224	526.3 1407	578.4 1547
2354.3 〈19.2%〉	2736.1 〈18.7%〉	2835.2 〈19.0%〉
2500.2 1637	2906.9 1904	2907.7 1904
1042.3 6514	1300.4 8128	1356.8 8480
3542.5 〈28.9%〉	4207.3 〈28.8%〉	4264.5 〈28.6%〉
1825.0 6426	2251.0 7926	2069.8 7288
1120.0 2175	1254.6 2436	1288.8 2503
2945.0 〈24.1%〉	3505.6 〈24.0%〉	3358.6 〈22.5%〉
12240 〈100.0%〉	14600 〈100.0%〉	14910 〈100.0%〉

(出所) 中国交通運輸部[各年版]『中国航運発展報告』北京、人民交通出版社及び中国港口集装箱網 (<http://www.portcontainer.cn>、2011年12月27日アクセス)より筆者作成。

- (注) 1) 指数は各港における 1995 年のコンテナ取扱実績を 100 としてそれぞれ指数化したもの。  
2) シェアは各年次の中国全体の総計に占める比率を表わす。  
3) 寧波港の数値は 2006 年以降では舟山港のそれを含む。

2 港が入り、2001 年には青島港（17 位）を含むこれら 3 港のほかに天津港（27 位）が加わった。また 2003 年には、青島港（14 位）、天津港（21 位）など以外に、新たに広州港（23 位）と廈門港（29 位）の 2 港がランクインした。2007 年には、青島港が 10 位へと浮上し、ベスト 10 入りを果たし、2010 年時点では環渤海 3 港がいずれも世界の上位 20 港以内に入った（中国の港湾全体としては 8 港）<sup>3</sup>。すなわち、取扱量の多い順に青島港（世界 8 位）、天津港（同 11 位）、大連港（同 20 位）のとおりである。こうした実績の変遷からも、中国

諸港のコンテナ取扱量が過去 20 年の間に急増し、世界ランキングの順位を上げてきたかが分かる。

つぎに、中国沿海主要港でのコンテナ取扱実績の推移についても、もう少し詳しく見てみる。上述したことから明らかなように、中国の沿海港湾におけるコンテナ取扱量は、諸外国の他港をはるかに凌ぐ勢いで増え続けている。表 3 は、上記の世界ランク入りした中国の上位 8 港のうち、廈門港を除く主要 7 港のコンテナ取扱量を各地区港湾群ごとに分けてまとめたものである。

これら 7 港の 2010 年実績を見ると、大連港以外は全て年間取扱量が 1000 万 TEU の大台を超えた港である。また主要 7 港の合計取扱量は、1990 年の 117 万 TEU から 2010 年の 1 億 449 万 TEU へと過去 20 年間に約 89 倍に増加している。地区別では、同期間中に環渤海地区のコンテナ取扱量が 49 倍、長江デルタ地区が 89 倍、珠江デルタ地区が 245 倍にそれぞれ伸びており（ちなみに、全国総計では 111 倍）、珠江デルタ地区の顕著な伸びが特筆される。とりわけ、深圳港の急成長ぶりは群を抜いている。こうした驚異的な伸びをもたらした要因としては、隣接した競合相手の香港（2010 年：世界 3 位）よりも大幅に安いコストで同地を経由していた貨物のシフトが着実に進んでいることの結果だと考えられる。したがって、全国総計に占める各地区のシェアから見ても、環渤海地区のそれが 1990 年の 42% から 2010 年に 19% へ、長江デルタ地区が同じく 47% から 29% へといずれもかなり低下した半面、珠江デルタ地区については 11% から 24% へと逆に大幅な上昇を示している。

## （2）環渤海 3 港のコンテナ取扱実績比較

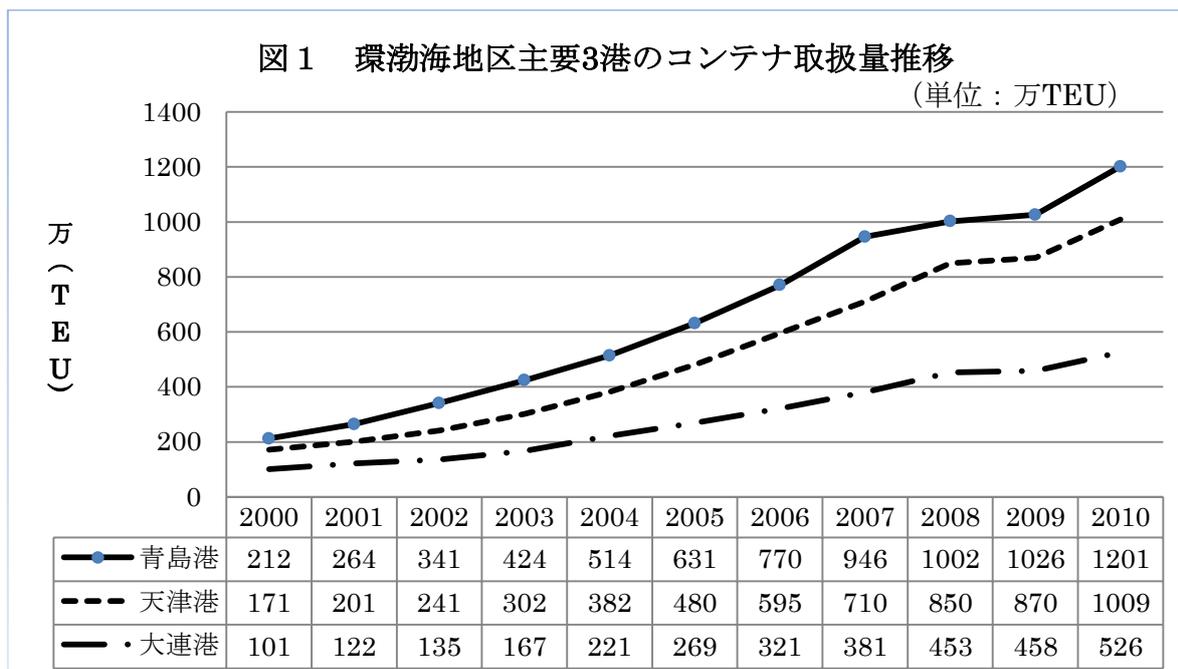
北東アジアのコンテナ流動にとって大きな転機となったのが、1995 年 1 月に発生した阪神・淡路大震災だとよくいわれる。その当時、同地域の国際ハブ港は神戸港であった。だが、神戸が大震災に見舞われたことで状況は一変し、中国華北地区や韓国の諸港から神戸港にフィーダー（支線・支流）輸送されていたコンテナ貨物は、それ以降、釜山港にほぼ一極集中したのである。

そこで阪神・淡路大震災直後の 1995 年値を基準に 100 として、環渤海 3 港における各年ごとのコンテナ実績をそれぞれ指数化することにより、競合状況について相互比較してみた。表 3 に示したとおり、寧波港や深圳港の激増は別格だとすれば、青島港の 2010 年までの増強ぶりは、同年にコンテナ取扱量が世界一へ大躍進した上海港とも遜色がなく、伸びの点ではむしろ若干上回ってさえいる。また少なくとも天津・大連両港よりは大幅に伸びていることが明らかである。

21 世紀に入って以降、2000 年代の過去 10 年間ににおけるこれら主要 3 港のコンテナ取扱量の伸び率を比較すると、先にも述べたように、いずれも大体 5～6 倍の伸びと接近しており、わずかに天津港が高い伸び（5.9 倍）であった。しかし、コンテナ取扱実績に関し

て言えば、青島港が同期間中に約1000万TEU増加させ、2010年には1201万TEUに達して一歩先行した形である。それを天津港が同年に1000万TEU超と激しく追い上げる展開で、その約半分の規模しかない大連港は両港に大きく水をあけられており、全体的には2強1弱の状態にあると言える（図1参照）。

それでは、2008年9月のリーマンショックに端を発した世界金融危機が、上記3港のコンテナ実績に果たしてどのような影響を及ぼしたのかについて、次に明らかにしたい。何



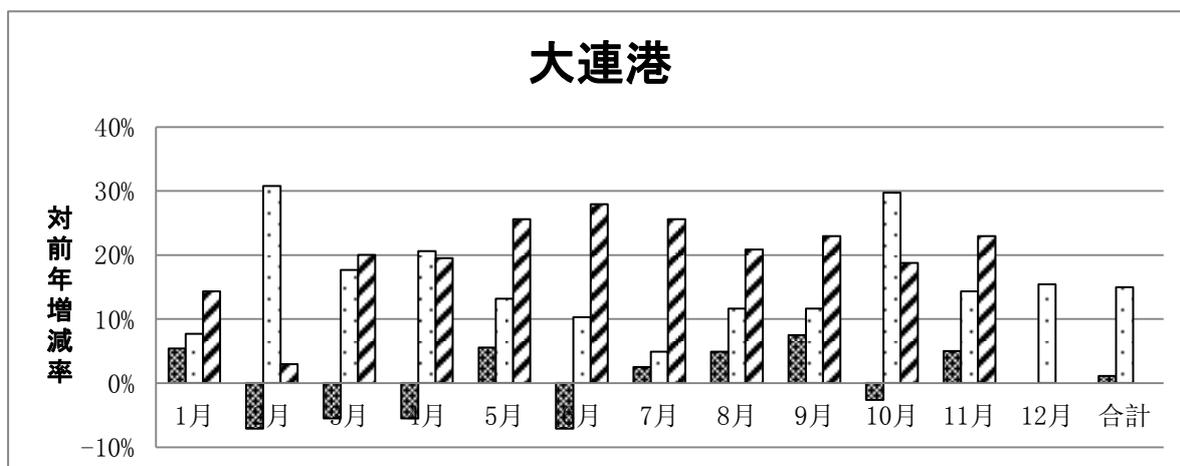
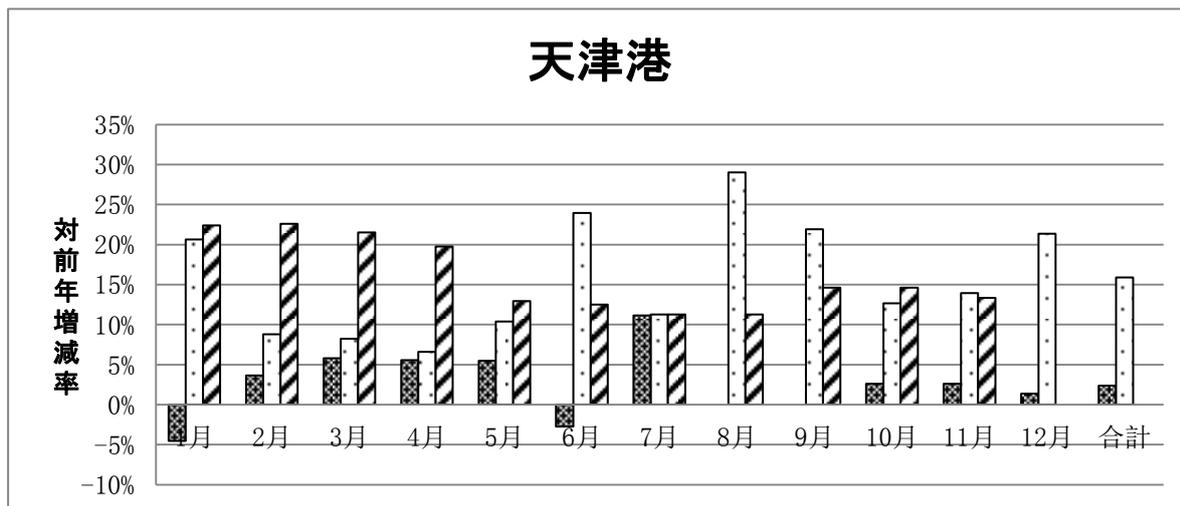
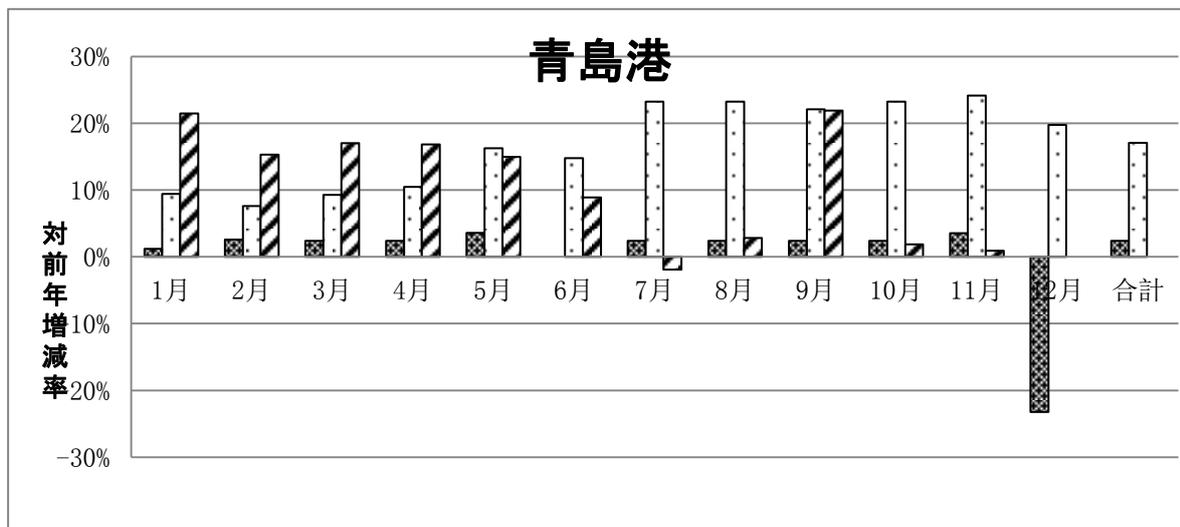
(出所) 中国交通運輸部[2011]『2010中国航運発展報告』北京、人民交通出版社、P83及び中国交通運輸部ホームページ (<http://www.moc.gov.cn>、2012年1月14日アクセス)より筆者作成。

故ならば、2009年は世界同時不況に直面したことにより、世界の年間荷動きが外航コンテナ輸送史上、初めて前年実績を約1割も下回ったからである。

ここで、その影響の度合いを確かめるために、リーマンショック後の環渤海3港におけるコンテナ取扱実績の月別伸び率変化をグラフで示した（図2参照）。まず沿海5大港湾群のうち主な地区別に2009年の動きを見てみると、欧米への輸出依存度が相対的に高い珠江デルタ地区（とくに深圳港）及び長江デルタ地区（とくに上海港と寧波・舟山港）では、各港湾のコンテナ取扱量が大幅な減少を余儀なくされたことが分かる。それに対して、環渤海地区では対照的にその影響は比較的軽微に止まり、わずかながらも前年実績を上回った。図2によって環渤海3港の2008年から2011年にかけての月別変化の動きを順次追っていくと、つぎのような特徴点が指摘できる。

青島港については、2009年は概して低い伸びが続き12月には大幅減を記録したものの、通年では微増（対前年比2.4%増）を確保した。2010年初めからは急速に回復へと向かい、2011年上半期まで高い伸びを維持して続伸した。とりわけ2011年上半期のコンテナ取扱

図2 リーマンショック後の環渤海地区主要3港におけるコンテナ取扱月別実績の伸び率変化



(出所) 中国港口集港箱網 (<http://www.portcontainer.com>、2012年1月31日アクセス)。

量では、近年においてはじめて広州港を上回った（ちなみに、2008年～2010年は広州港が青島港より上の実績）。しかし、2011年下半期に入ってからには欧州の財政不安の影響もあって伸びの失速傾向が見られるところである。

ついで天津港においては、2009年の1月と6月に前年割れを経験したほか、8月や9月には伸びがゼロ（前年同月と同量）となった。それにもかかわらず、2009年の通年では、青島港と同じ微増（対前年比2.4%増）を記録した。2010年に入って以降は堅調な伸びを維持しており、とくに2011年も下半期に至るまで引き続き増勢を維持していることが目立った。

また大連港に関しては、2009年上半期こそリーマンショックの影響を強く受けて、2月、3月、4月、6月とマイナスを記録したが、通年ではやはり微増（対前年比1.1%増）となった。2010年以降は同様に回復傾向を一段と強めている状況にある。ただ、特筆すべき点は、ほかの2港と異なり2011年に入ってから急増し、2月を除きほぼ毎月の伸びが過去3年間で最も高くなっていることである。しかも、青島港とは対照的に、同年下半期でさえ依然として20%前後の高い伸びを堅持していることが挙げられる。

## 2. 環渤海3港におけるコンテナ埠頭の整備・増強計画

以上でみたように、中国港湾での急増するコンテナ取扱量に加え、入港する外国船舶の大型化やコンテナ港湾の近代化などにも対応するため、沿海主要各港ではいま、競い合うようにそれぞれ中核ハブポートを目指してコンテナ埠頭の増強計画が目白押しである。同時に、本格的かつ大規模なCT建設が急速に進められており、次々と稼働態勢に入っている一部には過剰な状況さえ現れているほどである。

環渤海3港も例外ではなく、各港湾発展戦略の下で重要な位置を占めるCTの大規模開発が急ピッチで行われている。ここでは、おもに整備がもっとも進む青島港の前湾港区、天津港の東疆港区、大連港の大窯湾港区におけるCT拡張戦略を中心に検討する。

### （1）青島港のCT拡張戦略

青島市街区の西方の対岸・黄島地区に設けられたのが青島経済技術開発区（14の沿海開放都市の1つ）であり、先にも述べたように、その中心的な存在として大型港湾の前湾新港がある。今日までの青島港の目覚ましい急激な発展を支えてきたのが同港にほかならない。

この前湾新港区では、まず第1期の鉱石・石炭・バルク貨物バースが建設されたのについて、第2期と呼ばれるCTが建設され1996年にはじめて部分稼働した。この第2期工事は1999年に完工し、コンテナ埠頭が整備された。同CTは、2000年2月に青島港務局（現在は青島港<集団>有限公司）と英国のP&O Ports社（後にドバイのDubai Ports

World : DPW 社によって買収) との合弁会社の運営となり、拡充整備されて合計 6 バースになった。この合弁会社・青島前湾集装箱埠頭有限責任公司 (Qingdao Qianwan Container Terminal Co : QQCT 社) は、両社の投資金額が 1 億 7675 万ドルで、出資比率は 51%対 49% である。ちなみに、バースの水深は 14.5 メートル、岸壁延長 766 メートル、ガントリークレーン 8 基を装備し、うち 5 基は超大型船 (1 万 TEU 以上) のスーパーパナマックス型対応であった。2001 年になると、青島港湾当局は早くも大々的なターミナル拡張を決定し、実際に着手し始めた。港務局直属のコンテナ会社である明港会社が新たに設立され、前湾の奥に向かって埠頭延長の建設工事がスタートした。この明港公司の新ターミナルは、2002 年 2 月、水深 16 メートル、岸壁延長約 750 メートルの大型 2 バース (同年末までに 1 バース追加) で開業した。そして同年 3 月の日本航路を皮切りに、前述した老港 (旧港区) からのシフト「西移」作戦が、年末にかけて成功裏に遂行され完了したのである。当ターミナルは、通称で第 3 期と呼ばれる (三浦[2003b])。

だが、2003 年を迎えると、7 月に青島港務局との合弁相手にデンマークの APMT 社 (巨大船社マースクラインの親会社である AP モラーグループ傘下の AP Moller Terminal) と中国遠洋運輸 (集団) 総公司 (China Ocean Shipping <Group>Company : COSCO 社) の 2 社が資本参加する形で新たに加わり、上記 6 バースの管理運営は、先発の P&O 社と併せて 4 社出資の 1 社合弁体制に変革されることとなった。この結果、新しい出資比率は最初の合弁パートナー 2 社から 20%ずつ新規参入者に譲渡され、最終的に青島港集団 31%、P&O 社 29%、APMT 社 20%、COSCO 社 20%となり、社名も明港公司を廃止して上記の QQCT 社に統合された。こうして前湾港のコンテナオペレーションは、QQCT 社の一元管理体制となって荷役作業の効率化・高度化が一段と図られ、前湾港区北岸の前湾第 2・第 3 期 CT を経営することになったが、それは当時、世界最大のコンテナ埠頭会社のひとつに数えられた。

ここでもっとも注目を集めたのが、マースクライン社の青島港への進出である。上海・外高橋第 4 期での合弁出資につぐものだったからである。その決定を下した背景には、青島港側の思惑というか大局的な計略が裏で働いていたようだ。

実際、常德伝・青島港集団総裁は当時、そうした 4 社協調の意義について数億ドルの資金を導入するよりもはるかに大きいと、つぎのように指摘していた。「青島港の目標は、北東アジア地域の国際中継港を建設することであり、将来必ず日本、韓国など同地域の国際港との競争に直面する。こうした競争に打ち勝つ最良の手段は、世界屈指の巨大海運企業と連携を図ることである。何故ならば、彼らは世界の海運業界における競争の法則に精通しており、我々に莫大な市場と貨物をもたらしてくれるからだ (蔣[2003])」。

その後、2009 年 6 月に QQCT 社は、さらに香港の泛亞集団 (Pan Asia Group。台湾船社エバーグリーンの子会社) と共同で 14 億ドルを投資し、青島新前湾集装箱埠頭有限責任公司 (QQCTN 社) を設立し、出資比率は 80%対 20%とした。前湾第 4 期に当たるこの北岸

CT は4つの深水バースを擁する。一方、前湾南岸ターミナルについては従前のような合弁事業でなく、香港招商局の単独での開発・運営が行われてきた。しかし、その影響に懸念を強めていた青島港集団は遂に12月、その香港招商局をも取り込んでQQCTN社との新合弁会社・青島前湾聯合集裝箱埠頭有限責任公司（QQCTU社）を双方の折半出資で立ち上げたのであった。合計9バースで、岸壁延長は3163メートルである（青島港（集団）有限公司ウェブサイト（<http://www.qdport.com>、2011年12月20日アクセス）および『21世紀経済報道』中国 2009年12月21日）。こうして、青島港集団による主導の下でコンテナ埠頭の再編が着々と進められていった。

だが、そうした再編劇はこれだけでまだ終わらなかった。2011年5月、3カ国6社で構成されるQQCTU社は、今度はシンガポールの船会社APL社と中国の海豊国際控股有限公司（SITC Terminal Holdings Pte. Ltd.）の連合軍との間で、新たな合弁会社・青島前湾新聯合集裝箱埠頭有限公司（QQCTUA社）を設立させたのであった。投資総額は21億元（当時の為替レートで約3.2億ドル）で、持ち株比率は前者のQQCTU社が70%、後者は30%（うちAPL社24%）である。同社は前湾港区南岸に建設済みの2バース（岸壁延長660メートル）の運営に当たることになった（青島港（集団）有限公司ウェブサイト（港湾新聞2011年5月20日付。<http://www.qdport.com>、2011年12月18日アクセス）。ここ10年ほどの間に前湾港区CTの合弁パートナーがめまぐるしく変動した結果、2012年1月現在、その運営は今や4カ国8社からなる連合体制となっている。

このように、青島では、青島港集団が主導しつつ前湾港CTの管理運営を一元化して、出来るだけ勢力を集約する方策が鋭意採られてきている。これは、上海港や深圳港、天津港の場合も該当するが、複数の合弁ターミナル運営会社を設立し、あえて相互に競争させている姿勢とは異なるものである。

いずれにせよ、青島港では目下、後述する「北東アジア国際航運中心」の建設を進め、韓国の釜山港を追い越すという奮闘目標の早期実現を目指しているところである。前湾新港区の計画によると、最終的に全体で60バースを整備する予定で、年間1億1800万トンの貨物総取扱量が見込まれている（青島新港でのヒアリング、2011年10月26日）。

## （2）天津港のCT拡張戦略

中国で最初のCTを建設したのは、実は天津新港であった。1970年代頃の「自力更生」路線をモットーに、あくまで国産主義を貫き自前のCT建設に着手したのである。それは、1973年から天津新港のバースNo.21をCTとして改造し、国産（上海製）のガントリークレーン第1号を投入して組み立てられた。岸壁延長390メートル、奥行き400メートル、水深12メートルの、文字通り中国初のフルCTであった。しかし、同クレーンの運転不調が長引き、1980年になってようやく稼動にこぎつけたものの、その後も故障続発の状態だ

ったようだ。一方、中国における国際海上コンテナ輸送は、1972年にこれも天津新港で始まった。1976年には日本の商船三井が日中間のコンテナ定期航路の運航を天津と神戸間で始め、1978年にはCOSCO社も参入して最初のコンテナサービスを開始したのであった(三浦[2006])。

こうして1970年代から1980年代にかけては、天津港はコンテナ取扱い分野で、華北主要港のなかではもちろん、全国的に見ても先行していたのである。ところが、1980年代半ばまでは上海港と肩を並べていたものの、それ以降は上海港の発展に追いつけなくなり、1990年代後半にはついに青島港にも追い越される始末であった。事実、コンテナ取扱量を見ると、1996年までは天津港が青島港をリードしていたが、翌1997年以降は青島港に抜かれ較差が広がりを見せていったのである。

その分かれ目の契機となったのが、先にも挙げた阪神・淡路大震災だと言われる。つまり、1995年1月に発生した阪神・淡路大震災が、青島港に急成長のチャンスを与えた半面、天津港としてはそのチャンスをつかめなかったばかりか失う羽目になった。この顛末はつぎのとおりである(莫[2011])。

地震発生ニュースを聞いた青島港務局のトップは、直ちに中国最大の海運会社・COSCO社にファクシミリを送り、無条件で同社コンテナ船の積み卸しの緊急避難先になる用意がある旨、伝えたときれる。震災前、COSCO社は欧米に輸出する貨物を小型船で神戸港に運び、そこで大型船に積み替えていた。その意味で、青島港当局が差し伸べた救いの手は、同社にとっては非常に有難いものであった。ただ、天津港側も震災が発生した当日、同様にCOSCO社宛に同一内容のファクシミリを送るには送っていた。しかし、青島港の方が一枚上手でファクシミリを送付した後、トップが部下を連れて即座に北京へ向かったのである。COSCO本社を始め、中国交通部にも強く働きかけて、神戸港が引き受けられなくなった貨物処理の仕事を青島港に回してもらうことに成功した。このことが後になって、青島港の地位に決定的な変化をもたらすことになったのである。

天津港におけるCT建設は、外資との合弁事業を主体として拡大してきているが、最初の合弁CTとなったのは、1999年に開業した米国シーランド社(後にマースクシーランド社)との2社による合弁運営会社・天津東方海陸集装箱埠頭有限公司である。出資比率は、天津港務集団51%、外資側49%であった。しかし、肝心の外資企業の海運部門が他社に吸収されて消滅する憂き目にあい、当事業は当初からつまづきを見せてしまったのである。

天津港の場合、それまで在来埠頭の拡張によるターミナル拡充が中心であったこともあり、他港の発展スピードに追い越され出遅れ感は否めなかった。たとえば、上海港は外高橋から小洋山に、青島港が前湾にそれぞれ新港を開発して、コンテナ港湾の近代化を成し遂げてきた。その天津が従前の立ち遅れを取り戻すべく巻き返しを図って全面的に打ち出したのが、国家プロジェクト「濱海新区」の開発推進であった。1980年代の深圳経済特区、1990年代の上海浦東新区と開発開放の重点が北上し、2000年代にはいって21世紀は「天

津濱海新区」とばかりに強力なキャンペーンが展開されたのである。同プロジェクトは、2000年に実行段階を迎えたが、本格的に胎動し始めたのは2005年以降のことであった。

この「濱海新区」における臨海産業開発の柱のひとつが、すでに述べた新造成地の東疆港区である。現在開発中の当港区では、水深16.5メートル、バース長2300メートルのコンテナ岸壁6バースが稼働している。1万3000TEU積み以上の超大型船が接岸可能であり、同CTの全体計画が完成する2020年には総延長約7キロメートルの一大CTが誕生する予定である（「日本海事新聞」2011年11月9日）。そして天津港全体では、2015年までに貨物荷役の設計能力が、貨物総取扱量は5億6000万トン、コンテナ取扱量は1800万TEUにそれぞれ達するものと見込まれている（パンフレット「TIANJIN PORT」）。

### （3）大連港のCT拡張戦略

大連港のコンテナバースは、大連湾内の大港区や香炉礁地区などにもあるが、本格的で大規模なものとしては大窯湾港区のCTである。今後の大幅なコンテナ取扱増に対応するため、前述したように同港区を開発中である。この大窯湾CTは、第1～3期に分けて整備が進められており、1990年代後半から建設が始まった。

そのうち、第1ターミナルについては大連港務局とシンガポール港運営株式会社（Port of Singapore Authority：PSA社）による合弁事業として1996年7月にスタートし、1997年11月にはデンマークのマースク・グループが新たに加わった。出資比率は、大連港務局の傘下企業51%、PSA社47.5%、APMT社1.5%である。すでに5バースが稼働し、岸壁延長は1850メートルである。ついで2005年から2006年にかけて、大連港集団、PSA社、APMT社、COSCO社による4社合弁の第2期ターミナル（6バース）が完工し、供用中である。毎月平均して約400隻の船が入出港しているといわれている。さらに2007年7月に第3期ターミナルの建設が着工され、これには大連港集団のほか、中国海運と日本企業で初の日本郵船がパートナーとして参画している。当計画では4バースの開発であるが、2011年10月末現在、2バースのみの稼働で、残り2バースの建設に関しては未定との話であった。

遼寧省の陳政高省長が大連市を訪問した2011年3月、大連港湾当局に対して、「3年以内に年間コンテナ取扱量1000万TEUを全力で突破する」との努力目標を打ち出した。ただ、大連港における建設ラッシュのため過剰な港湾設備が懸念されているところであり、重複または無駄な港湾設備の存在すら指摘されている。また大連港の現状と可能性についても、現地のある関係者は、「大連港では3年以内に1000万TEUの突破を目指すとしているが、現状では難しいのではないか。大連はアパレル物流から撤退し、東北3省の重量物に望みを託すが、マーケットの現状は厳しく港発展の舵取りは今後ますます難しくなる」との厳しい見方を示している（「日本海事新聞」2011年11月7日）。

### 第3節 環渤海3港の要因別競合比較

今日の海運業界では、コンテナ船の大型化傾向が定着し、各地で大型船専用の深水バース建設が行われている。前節で紹介したように、コンテナ取扱量の急速な発展が進む中国（環渤海地区）の港湾も例外ではなく、地域の国際ハブ港を目指してCT建設プロジェクトが目白押しである。そうした現状を受けて、本節では環渤海3港の競合状況に関して以下に示す3つの要因ごとに、それぞれ優位・劣位などの観点から相互比較を行うこととする。

#### 1. 投資主体の多元化と外資参入

中国は、2001年末のWTO加盟に当たっての約束履行のため、2002年に公布した「外商投資産業指導目録」の中で、港湾投資における中国側比率のマジョリティ規定を廃止した。すでに触れたように、2004年をはじめから施行した「中国港湾法」の中で、外資による港湾建設プロジェクトへの100%出資が認可されて以降、外国企業の中国進出が一層加速し、外資参加型のCT整備・増強が一段と推進されるようになった。中国でのCT経営は収益性が高いと見られていることが、そのおもな理由である。ここに中国のCTを含む港湾建設では、投資主体の多元化局面が現れるに至った。

こうした中心的存在が、世界規模でターミナル運営を展開している国際メガターミナルオペレーター（ビッグ4）である。すなわち、①香港財閥系のコングロマリットの港湾部門であるHPH社（Hutchison Port Holdings）、②シンガポール政府機関であった港湾局が民営化したPSA社、③デンマークのAPMT社、④アラブ首長国連邦のDPW社である（鈴木[2010]）。これらターミナル運営をビジネスとして捉える国際ターミナルオペレーターは、とくに中国港湾における高い成長性を見越して、先行投資の形で積極的な事業展開を次々と推し進めている。なかでも、上記のうち前者の①と②が、これまで一貫して中国港湾における建設投資やターミナル運営の主力であった。

表4は、環渤海3港のCT拡張戦略の項においてすでに述べたなかで、2000年以降の各ターミナルでの内外企業による投資参入状況を一覧表にして取りまとめたものである。そのうち外資企業、とりわけ上述したビッグ4を構成する国際ターミナルオペレーターが、これら3港のCTに関してどのような投資姿勢で臨んでいるか、そこからその一端をうかがい知ることが可能である。ここで注目される点は、今や世界最大のコンテナ取扱量（2010年、7500万TEU）を誇るターミナルオペレーターにまで成長したHPH社の参画が、表4では見当たらないことである。確かに、大連港の石炭バースに一部、投資をこれまでおこなっているとはいえ、環渤海3港のCTに対しては、全く投資をしていないのである。

表4 2000年以降における環渤海地区主要3港のコンテナターミナル投資状況

港湾名	青島港(26バース)				天津港(17バース)				大連港(8バース)	
	青島前湾集 装箱公司 (QQCT)	QQCTN	QQCTU	QQCTUA	五洲国際	聯盟国際	欧亜国際	太平洋	大窯湾2期	大窯湾3期
バース数	11	4	9	2	4	4	3	6	6	2
APMT	20%					20%	30%		20%	
DPW	29%	(QQCT)			18%					
PSA						20%		49%	25%	
HPH										
招商局			50%		12%					
エバーグリーン (香港汎亜)		20%								
OOCL						20%				
APL				24%						
日本郵船										20%
COSCO Pacific	20%				12%				20%	
中国海運					18%		30%			40%
SITC				6%						
港務局集団	31%	QQCT80%	QQCTN50%	QQCTU70%	40%	40%	40%	51%	35%	40%

(出所) 三浦良雄「青島・天津・大連3港の発展と競合 渤海コンテナ『三国志』」『CONTAINER AGE』コンテナエージ社、2008年5月号、32ページに加筆修正のうえ筆者作成。

(注) 1) 上記各社のうち、APMT社(デンマークの船会社マースクラインの親会社であるAPモラーグループ傘下のAP Moller Terminal)、DPW社(Dubai Ports World)、PSA社(Port of Singapore Authority)、HPH社(Hutchison Port Holding)の4社は国際ターミナルオペレーター(ビッグ4)を構成する。

2) QQCTN社への出資者のうち、QQCT社以外の20%はエバーグリーン本体ではなく、同子会社の香港汎亜国際航運有限公司である。

3) QQCTUA社の出資比率については、APL社とSITC社の両者合計で30%である。

ただ、詳しく見ていくと、HPH社は過去に1度だけ青島港への大規模な投資を意図したことがあったようである。実は、今から10年ほど前の2002年上期に举行された「山東香港招商周(企業誘致ウィーク)」の席上、香港の和記黄埔(ハチソン・ワンポア社)の李嘉誠総裁が、青島港を含む山東省内で500億元(当時の為替レートで約60億ドル)を投資する意向を表明していた。これは、李嘉誠による対中港湾投資が、「長江以北を越えない」とする一種の不文律をまさに打破しようとするものであった。山東省サイドも当初はこの申し出をかなり重視したが、結局ご破算となり実現するには至らなかった。この背景について青島市のある当局者は、「ハチソン・ワンポア社の最大の弱みは、単に埠頭の経営を行うだけであり、国際航路を引き入れられないばかりか、青島港にマーケットを提供するという合弁目的を満足させられない。青島港がいまもっとも必要としているのはマネーではなく、貨物・商品の供給源である」と解説していた(蔣[2003])。

一方、1970年代と早くから中国の港湾投資に熱心だったAPMT社は、対照的に環渤海3港のすべてに出資していることが分かる。そのうち大連港へ最初に投資を行ったが、今日ではむしろ青島前湾港や天津港により積極的な姿勢が見てとれる。それに対して、PSA社は初期の大連大窯湾港区から進出し、天津東疆港区にも大型投資を実行している半面、青島港での投資実績はないのが現状である。またDPW社は、青島港と天津港で出資しているものの、大連港ではまだ実績がない。こう見てくると、環渤海3港におけるコンテナトレードの拡大にともなって、各オペレーターがどこまで港湾投資やCT運営のビジネス

に結びつけているか、その因果関係は必ずしもはっきりと明確にはなっていないと言える。

## 2. 基幹航路における寄港ループ数

世界の物資生産基地が中国などを中心に東アジア地域へ移ってきたのを反映し、アジアを基点とするコンテナトレードでは、とくに中国出し貨物は好調な荷動きが下支えとなり、そのシェアを大きく伸ばしている。荷動きの活況とともに、中国発の航路を強化するサービス改編が多く見られるようになった点が目立つ。このため、国際幹線輸送ネットワーク上にあるシンガポール、香港、上海、釜山などの主要港では、欧米基幹航路の寄港が重要なファクターとなっている。これは、生産地域と基幹航路が寄港する港は直結していることを如実に物語るものである。

以下では、アジア出し貨物全体の約7割までを占める中国について、世界の2大基幹航路であるアジア～米国（東岸・西岸）航路及びアジア～欧州航路における中国側の寄港地を中心に比較してみる。

まずアジア～米国・欧州航路におけるアジア主要港への寄港ループ数<sup>4</sup>の推移を、2003年と2005年と2008年の3時点で示したのが表5である。総ループ数における中国寄港サービスの割合では、各船社・アライアンスとも中国配船サービスに重点を置くようになってきており、ループ増のみならず、中国の港への寄港回数も大きく増加していることが分

表5 アジア/米国・欧州航路におけるアジア主要港の寄港ループ数推移

(単位：ループ数)

国・地域	主要港	2003			2005			2008			(b)-(a)
		米国航路	欧州航路	両航路計(a)	米国航路	欧州航路	両航路計	米国航路	欧州航路	両航路計(b)	
中国・華北	大連	3	5	8	2	4	6	5	8	13	5
	天津/新港	4	6	10	5	7	12	7	13	20	10
	青島	10	7	17	13	8	21	14	15	29	12
華東	上海	29	17	46	38	28	66	39	51	90	44
	寧波	10	10	20	19	23	42	25	42	67	47
華南	深圳/塩田	31	15	46	36	22	58	34	33	67	21
東アジア	釜山	30	15	45	37	12	49	28	16	44	-1
	高雄	27	14	41	26	17	43	26	16	42	1
	香港	51	32	83	51	42	93	39	41	80	-3
東南アジア	シンガポール	9	28	37	11	34	45	10	39	49	12
日本	東京	14	5	19	15	5	20	15	5	20	1
	横浜	15	3	18	15	2	17	11	3	14	-4

(出所) 商船三井営業調査室[2007]『定航海運の現状 2007』28および38ページ、同[2008]『定航海運の現状 2008』30および38ページより筆者作成。

(注) 2003年はウィークリー・サービスのみ、2005年以降は隔週サービスなども含めた主要アライアンス・船社の全サービスを対象としている。

かる。たとえば、2011年2月末現在の環渤海3港に寄港する基幹航路のサービス数（6000TEU以上の大型船）の状況を具体的に調べても明らかである（深海八郎[2011]）<sup>5</sup>。MDS社資料を基に集計された同調査結果によると、ウイークリー・サービスは合計27航路に上り、その内訳は青島港が21航路、天津港が14航路、大連港が9航路となっている。これら27航路のうち、寄港地が1つのループ内で同時に3港経由にわたっているケースは、わずかに4航路に止まっている。それに対して、上記3港の中で基幹航路の寄港数が1港のみの場合、ほとんどが青島港を中心とした華北寄港サービスとなっており、その数は13航路に及んでいる。船会社による青島港への配船重視の姿勢が浮かび上がってくる。もう1つの天津港だとそれが1航路（スイスのMSC社（Mediterranean Shipping Co.）によるシルク・サービス）だけに限られ、大連港については皆無の状態である。この事実ひとつを取ってみても、環渤海3港のコンテナ埠頭に基幹航路が配船される際、今や青島港が優位に立っていることは明らかである。海運経済の原則にある如く、「貨物のあるところにコンテナ船が寄港し始める現象」が、まさに当該地区でも発生している証左と言えよう。このため、華北地域の港に基幹航路が頻繁に寄港し始めて以来、韓国の港湾にも影響が及び、特に釜山港での中国貨物の接続が明らかに伸び悩みの状況にある。

### 3. 「国際航運中心」の建設

中国が、これまで公式文書により「国際航運中心」の建設について提起し制定されたのは、年代順に挙げると上海、大連、天津の3都市である。それぞれが国家プロジェクトとしての上海浦東新区、東北地区等旧工業基地、天津濱海新区といった3つの区域開発に対応しており、「国際航運中心」の構想提起と建設目標は、地域経済発展の重要な構成部分となっている。したがって、これらは極めて政府の色彩が強く、国家と地域発展戦略とが融合されたものと言える。

中国で現在、推し進められている「国際航運中心」の主な建設計画には、つぎのいくつかが含まれる。

- ・1996年1月：上海国際航運センター（党中央と国務院）
- ・2003年10月：大連北東アジア国際航運センター（党中央と国務院）
- ・2006年5月：天津北方国際航運センター（国務院）
- ・2005年8月：山東半島北東アジア国際航運センター（山東省政府）

これら沿海部以外でも、長江沿いに重慶長江上流航運センターや武漢長江中流航運センターなどの例がある。

上述したように、「国際航運中心」は、1996年に共産党中央と国務院が上海国際航運セ

ンターの建設計画を策定し、2020年までにグローバルな航運センター機能を備えるとの総合的目標を打ち出したのが始まりである。ここでは、環渤海3港に関連した計画のみに絞ってその進捗状況を見ていくことにする。

### (1) 環渤海3港の「国際航運中心」

まず大連については、党中央と国務院が2003年10月に、「東北地区等旧工業基地の振興戦略の実施に関する若干の意見」を公布した。そのなかで、大連に北東アジアの重要な国際航運センターを作り上げるという戦略的布石が打たれた。その後、遼寧省政府によって制定された「大連北東アジア国際航運センター発展計画」に対し、国家発展改革委員会が2007年8月末に承諾を与えたのであった。これは、中国で批准された最初の国際航運センター発展計画である。

こうして、2003年10月から2008年までの期間に、大連港では港湾投資に累計で170億元が投じられた。その結果、“1島3湾”、すなわち大孤山半島、大窯湾、大連湾、鮎魚湾にある港区を核とし、旧港区と長興島の公共港区を両翼として、庄河などの地方港を補助とし、大窯湾北岸を予備とする港湾発展形態が初歩的に打ち立てられた。そして、国際航運センターの発展要求に合致するような港湾保障体系が、基本的に形成されるにいたった。

大連港はすでに述べた大窯湾保税港区（2006年8月に設立）の特殊政策と機能を積極的に利用することで、国際航運センターの中核となる効能区を造ろうと注力しているところである。上記の同センター発展計画によれば、大連は2010年までに北東アジアの重要な国際航運センターのおもな枠組みを作り上げ、2020年までには産業基盤が厚く、サービス体系が完備された、比較優位が顕著となるような北東アジア国際航運センターを基本的に建設することが目標である（中国交通運輸部編[2009: 126-127]）。

なお、大連港集団の孫宏総経理（社長）は、大連における北東アジア国際航運センターの建設に当たって、時代の要請も加味しながら次の3点を十分考慮に入れることが大切だと説いている（大連港集団ウェブサイト（「孫宏談時代框架下的港口新発展」2010年4月16日付。<http://www.portdalian.com/zjkg>、2011年12月19日アクセス）。まず第1は、中国東北地区の旧工業基地振興に向けた支援を提供し、更にもっと同基地建設のためにより良いサービスをおこなうことである。第2は、遼寧省には5つの通商港（大連港のほか、营口港、錦州港、丹東港、葫蘆島港）があり共通の後背地を有しているので、当該センターは単に大連だけを指すのではなく、それらが共同で運用する1つの組み合わせ型港湾（中国語で“組合港”）の概念でなければならないことである。第3は、この国際航運センターは、効能の点で港湾自体の規模の問題ばかりでなく、港湾全体の総合サービス機能及び依託都市を含めた全体機能をも考慮せねばならないことをあげた。

ついで、天津では2006年、国務院が「天津濱海新区の開発開放を推進することに関連し

た問題に関する意見」を提出し、天津濱海新区は中国北方における対外開放の窓口および北方国際航運センターとなるよう建設に努めていくことが謳われた。同年5月には、中国交通部が「天津北方国際輸送センター・交通インフラ発展計画の指導意見」を公布し、港湾など水路・道路交通の発展方向と重点について提示した。さらに同年8月には、国務院が中国で2番目の保税港区として同センターの核となる天津東疆保税港区の設立を正式に批准したのであった。

こうして天津北方国際航運センターの建設は、徐々に成果を上げ始めている。とくに2002年からの6年間においては、天津港の発展スピードが最も速い期間となったことから、同港は中国北方第一の大港としての地位を一層固めた。そして、天津港はコンテナの仕分けセンターおよび一般貨物の物流センターを打ち立てるのに尽力しており、華北・東北・西北各地域に放射する北方国際航運センターを建設するために、良好なハード面の基礎を築いたところである（中国交通運輸部編[2009: 127-128]）。

他方、青島港の場合、大連港や天津港と大きく異なり、国家プロジェクトとして国からの支援がなく、地元省政府の後押しで進められているものである。

山東省政府は2005年8月、「沿海港湾の発展の加速に関する意見」を打ち出した。その重点内容は、2005年から2010年にかけて沿海港湾に530億元を投資する計画であり、青島港を頭とし、日照港と煙台港を両翼とし、山東半島の港湾群を基礎とする北東アジア国際航運センターを初歩的に建設するというものであった。また山東省政府の港湾再編計画によれば、同省は第11次5カ年計画期（2006年～2010年）に省内に青島、煙台、日照の3大港を建設し、そのうち青島港をおもにコンテナ幹線港として配置し、煙台港と日照港はともに支線（フィーダー）港とする近代的な港湾システムを形成することが示されていた（徐[2007]）。

このように各港湾が掲げる目標の位置づけからみると、大連港は後背地とトランシップ（中継）の複合型航運センターを目指しており、天津港は北方国際航運センター、近代的な国際深水港及び環渤海地区で最大規模の総合港湾になり、世界一流の大港となるのが目標である。それに対して、青島港を中心とする山東半島港湾群では、北東アジア国際航運センター、アジアのコンテナハブ港となるところに目標を置いている（遅・呂主編[2009: 77]）といった具合で、それぞれ微妙に異なる点が明らかになった。

## （2）「全球国際航運中心競争力指数」の初公表

中国内における各国際航運センターの発展概況については上述したとおりであるが、世界的な視点からそれぞれの競争力を評価する報告書である「全球国際航運中心競争力指数」（The Global International Shipping-Center Index、GSCI）報告が出た。

これは、上海市浦東新区マネジメント・コンサルティング協会と上海浦東国際金融航運

両中心研究センターによって編成され、2010年3月8日に上海で中国初の報告書として公表された。同指数は2009年値を基準に算定されており、世界660あまりの港湾都市を対象に、そこから50ヶ所の国際航運センターを選出してランク付けが行われたものである。具体的には、航運能力クラス、航運サービス、航運生態という3つの大項目より58に上る指標を取り出して評価が下された。当該指数を基に決められた順位によると、国際航運センターの世界ランキング上位ベスト10には、ロンドン、東京、香港、ニューヨークについて、上海港が第5位にランクインした。そのほかの中国の港湾では、上位50以内に環渤海3港も入っており、上から天津港（14位）、大連港（18位）、青島港（47位）の順であった（<http://baike.baidu.com/view/3933168.html?fromTaglist>、2012年1月20日アクセス）。

このように、世界のレベルから国際航運センターとしての実力を見れば、中国で出版された1冊の報告書に過ぎないとはいえ、上海港を除くと、天津港が他のどの港よりも総合的に優位な地位を占めていることがわかる。

おわりに

本章では、これまで環渤海地区港湾群のうち主要3港の天津港、青島港、大連港を中心に、他地区の沿海港湾とも比較しながらその発展過程と現状について概観した。なかでも、新港区開発によるコンテナ港湾の近代化に伴うターミナル整備・拡充計画などにかんして、重点的に分析し検討を加えた。

これら3港はいずれも華北地域のハブポートになろうとの強い意気込みがあり、貨物総取扱量、コンテナ取扱実績などどの指標を取ってみても、中国の高度成長を追い風に港勢を着実に伸ばしてきたことは疑いのないところである。さらに、長江デルタ地区の2大中核港である上海港と寧波・舟山港は、コンテナ貨物取扱をめぐる激しい競争を繰り広げデッドヒートを展開している。それに比べれば、環渤海地区の主要3港は確かに発展を競い合っているものの、相対的にはそれほど激しい貨物争奪戦が起こっていない状況にある。とりわけ、山東半島港湾群においては、中核の青島港が周辺の煙台港、日照港、威海港などと組んで、相互に戦略的聯盟体制を敷く協調態勢を構築している。

とはいえ、環渤海地区港湾群の間では、たとえば、大連、天津、青島の3港と日照港などは次々と30万トン級石油バースを建設し、また大連、天津、煙台各港などは大型のコンテナ専用深水バースを増設するといったように、段々と港湾やターミナル間の競争が激しさを増してきつつあるのも事実である。実際、大連港は近隣の营口港との間で内貿コンテナ貨物をめぐり比較的激しい競争が行われており、天津港と秦皇島港ではバルク貨物の取扱い面でもかなり重複する部分が見られる。

したがって、向こう3～5年を見据えた観点から捉えると、環渤海地区でも各港湾間の

域内競争が激化していくのは不可避の情勢にあると言える。そうなれば、当然のことながら各港の港勢の鈍化にもつながっていくのは必至である。「中国全体の高成長を見越し、やみくもに突っ走るのではなく、各港それぞれが地域事情を踏まえた対応が今後求められるのではないか」(岡崎[2011])という指摘は、今こそ傾聴に値するものと思料される。厳しさが増す中で、まさに中・長期的な視点による慎重な姿勢こそ必要であろう。

いずれにせよ、現状を俯瞰してみると既に述べたように、環渤海3港が鼎立状態にあるとは言い難く、むしろ2強1弱の状況にある。コンテナ輸送の面で一步先行した形の青島港を、これから天津港がどう追い上げるか、また大連港の巻き返しが果たしてなるかどうか、というのが今後の注目点である。国際航運センターの項でも触れたように、国策に頼る天津・大連港と地元政府頼みの青島港という構図が浮かび上がる状況の下で、今のところは天津港の激しい追い込みが目立ち奏功しているように見える。

そうしたなかで、本章では環渤海3港の発展比較に力点を置くあまり、どちらかと言えば統計データの解析が中心となったきらいがある。このため、次の課題として上記3港の域内競争力比較をもっと総合的角度から詳細に実行するのと、今回取り上げなかった最も競合関係にある韓国の釜山港や他の周辺諸港との競争状況についても掘り下げることにはしたい。

---

<sup>1</sup> 2004年に中国交通部が公布した25の沿海主要港とは、大連港、營口港、秦皇島港、天津港、煙台港、青島港、日照港、連雲港港、上海港、南通港、蘇州港、鎮江港、南京港、寧波港、舟山港、温州港、福州港、廈門港、汕頭港、深圳港、広州港、珠海港、湛江港、防城港港、海口港を指す。

<sup>2</sup> コンテナ取扱量とは、ある港湾におけるコンテナの揚げ積みの回数を合計したものであり、通常の場合、空コンテナや内貿貨物の揚げ積みも含まれている。

<sup>3</sup> 中国交通運輸部の『2010中国航運発展報告』p.47によると、世界のコンテナ取扱量上位20港にランクインした中国の港湾は合計8港を数え、上位から順に上海、深圳、寧波・舟山、広州、青島、天津、廈門、大連の各港である。ちなみに、世界のベスト10圏内には、上海から青島までの5港がランクインしている(いずれも2010年実績)。

<sup>4</sup> 通常のループはウイークリー・サービスであるから、1週間のうちに基幹航路(大型船)が寄港する回数を言う。

<sup>5</sup> ちなみに、環渤海3港に寄港する基幹航路の延べ寄港総数は、年間で合計2281回を数える。その内訳は、青島港の1085回を筆頭に、次いで天津港が728回、大連港は468回に上る。

[参考文献]

<日本語文献>

- 岡崎幸二 [2011] 「中国華北港湾の港勢」(『日本海事新聞』2011年11月30日)。
- 黒田勝彦・家田仁・山根隆行編 [2010] 『変貌するアジアの交通・物流—シームレスアジアをめざして』技報堂出版。
- 国際貿易投資研究所 [2009] 「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。
- 柴崎隆一 [2010] 「アジア諸国の輸送インフラの現状と展望：3 中国」(黒田・家田・山根編 [2010]、97-103 ページ)。
- 商船三井営業調査室編刊 [各年版] 『定期海運の現状』(但し、2008年版を以って廃刊)。
- 鈴木純夫 [2010] 「アジア物流を支える国際海上輸送：3 激化する港湾間競争」(黒田・家田・山根編 [2010]、36-41 ページ)。
- 深海八郎 [2011] 「基幹航路が日本に寄港しなくなる日」(『海事プレス』2011年8月22日 10-12 ページ)。
- 益留徳郎 [2003] 「中国大連港の現状」国際臨海開発研究センター  
(<http://www.ocdi.or.jp/jp/quarterly/quarterly71/06.html>、2012年1月19日アクセス)。
- 三浦良雄 [2003a] 「活気あふれる前湾新港の大開発 中国第3位青島港のビッグバン」『CONTAINER AGE』コンテナエージ社 5月。
- [2003b] 「青島・前湾港建設と『西移』の成功」(『日本海事新聞』2003年5月8日)。
- [2006] 「パワーシフトで盛り返し期す天津港 2010年に1,200万TEUが目標」(『CONTAINER AGE』コンテナエージ社 11月)。
- [2009] 「港湾物流」(日中経済協会『日中経済交流 2008年—世界同時不況に協調対応を—』No.351 日中経済協会)。
- 莫邦富 [2011] 「中国ビジネス最前線 莫邦富の中国ビジネス」(Biz.CHINA、2011年1月6日付)。
- 流通経済大学流通問題研究所編 [1995] 『中国現代物流研究』流通経済大学出版会。

<中国語文献>

- 本書編写組編 [2009] 『中国対外開放港 (修訂版)』北京 人民交通出版社。
- 遲煥然・呂靖主編 [2009] 『山東半島東北亜国際航運中心発展戦略研究』北京 人民交通出版社。

徐焯旋 [2007]「山東港口群整合框架：一港兩翼模式探索」(『21世紀經濟報道』中国 2007年11月28日)。

蔣培宇 [2003]「航運三巨頭力捧青島港 李嘉誠 500億為何失手」(『21世紀經濟報道』中国 2003年7月28日)

中国港口協會編刊 [各年版]『中国港口年鑑』上海 中国港口雜誌社。

中国交通運輸部編刊 [各年版]『中国航運發展報告』北京 人民交通出版社。

中国交通運輸部編刊 [各年版]『交通年鑑』北京 中国交通年鑑社。

中国交通運輸部編刊 [2009]『中国交通運輸改革開放 30年—水運卷』北京 人民交通出版社。