

第 4 章

中国長江デルタ諸港の現況

大西 康雄

要約：

中国全体の港湾整備計画『全国沿海港口配置計画』（2006 年 8 月）において、華東地域主要港は「長江デルタ港湾群」に区分された。本章では、第 1 節で、同計画における華東各港の位置付を確認し、いくつかの港湾を選択して論じる。上海港（洋山港、外高橋港）については、上海市の発展戦略（「4 つのセンター」戦略）との関連と最大のコンテナ港としての現況・課題を論じる。寧波・舟山港については、「組み合わせ型」で再編され、有力な天然資源輸入港である両港の荷動きの特徴を論じる。蘇州港（張家港港、常熟港、太倉港）も「組み合わせ型」再編の好例であるが、長江沿いの立地でありながら沿海港湾と同様の機能を果たしている実態を論じる。また、早くから海運と鉄道輸送のリンケージを目指して発展してきた連雲港港の近況を紹介する。第 2 節では、今後の港湾再編を念頭において、各港湾の關係に注目し、その競合と連携について論じる。第 3 節では、やや視点を変えて、華東地区で活動する代表的な地場系海運企業の近況と課題、さらには外資系企業の近況と課題、外資系ターミナル・オペレーターの活動について論じる。なお、行論においては、港湾における他の輸送モード（鉄道・道路）との連携問題についても言及したい。

キーワード：

長江デルタ港湾群、港湾再編、上海港、寧波・舟山港、蘇州港、連雲港港、ターミナル・オペレーター

はじめに

改革・開放開始以降、中国は対外貿易を成長の主要エンジンとしてきたことから、それを支える基本インフラである港湾整備は、一貫して重視されてきた。近年の沿海港湾については、全国的整備計画である『全国沿海港口整備計画』（2006 年 8 月）がその基本方針を示している（中国交通年鑑社 [2007]）。そのなかで全国の港湾は「五大港湾群」に区分

され、華東地域の主要港は「長江デルタ」に属する。本稿でも、この呼称を用いながら、その現況を概観していく。以下に「五大港湾群」の基本的統計を示しておく。

表 1 五大港湾群の基本統計（2009 年）

地区\項目	GDP(億元)	輸出入総額(億\$)	貨物取扱量(億t)	コンテナ取扱量 (万TEU)
長江デルタ地区	71794	8042.61	19.55	4364
珠江デルタ地区	39082	6111.18	7.54	3258
環渤海地区	85264	5098.34	20.74	2993
西南沿海地区	9347	231.64	2.3	114
東南沿海地区	11950	796.63	2.89	716
全 国	335353	22072	76.57	12200

(出所)『中国港口発展報告 2009-2010』

本章では、第 1 節で主要港湾について、それぞれの性格と注目される施策に依りながら近況と課題を論じる。第 2 節では、各港湾の相互関係について論じる。第 3 節では、視点を変えて華東地区に本社を置く地場系海運企業の近況と課題、さらには外資系企業の近況と課題、グローバル・オペレーターの活動について論じる。なお、行論においては、港湾における他の輸送モード（鉄道、道路）との連携問題についても言及したい。

第 1 節 長江デルタ地区港湾の近況と課題

1. 全国の港湾配置における長江デルタ港湾

『全国沿海港口整備計画』（以下、『沿海港湾計画』）では、全国の沿海主要港湾は次の 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。

表 2 全国沿海港湾整備計画の港湾群概要

港湾群名	構成港湾	機 能
環渤海地区港湾群	大連、營口、天津、秦皇島、青島、煙台、日照（以上主力港）、丹東、錦州、唐山、黄驊、威海など	北方沿海地区・内陸地区の社会経済発展に奉仕
長江デルタ地区港湾群	上海、寧波、連雲港（以上主力港）、舟山、温州、南京、鎮江、南通、蘇州など	上海国際水運センターに依拠。沿海・長江下流港の機能を発揮させ、長江デルタと沿長江地区の経済発展に奉仕
東南沿海地区港湾群	厦門、福州（以上主力港）、泉州、莆田、漳州など	福建、江西など内陸省一部地区の経済謝意会発展と「三通」の需要に奉仕
珠江デルタ地区港湾群	広州、深圳、珠海、汕頭（以上主力港）、汕尾、惠州、虎門、茂名、陽江など	香港の経済・貿易・金融・情報と国際水運センターとしての優位性に依拠。華南・西南の一部地区に奉仕し、広東と内陸地区、香港・マカオ地区との交流を強化
西南沿海地区港湾群	湛江、防城、海口（以上主力港）、北海、欽州、洋浦、八所、三垂など	西部地区の開発に奉仕し、海南省と外部との物資交流を保障する

これは港湾の配置を示したものだが、『沿海港湾計画』ではさらに、8つの運輸システムを形成するとしている。

表3 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、連雲の7港。積み下ろ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20～30万トン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20～30万トン級の専用バース、積み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、積み下ろし埠頭、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行う

『沿海港湾計画』の狙いは、改革・開放のもとで建設されてきた港湾インフラを合理的に配置し、その階層構造や役割分担を明確化し、全国的に効率的、協調的な水運輸送システムを形成することである。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。

なお、港湾の管理行政面における大きな改革が2002年以降進行している。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・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、各港務局が公司化されている。また、こうした中央政府が行う港湾再編とは別に、一部の地方政府は各行政地域における港湾再編成に着手していた。その手法は大きく分けて「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2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、以前の各港湾は一つの「港区」となるものであり、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、大型港湾が他の中小港湾を吸収・合併し、その運営・管理、開発をすべて大港湾の支配下に置くものである（姜[2010]）。長江デルタ地区でもこうした再編が行われており、以下では、必要に応じてその実態についても述べる。

2. 上海港

上海市は国务院から承認された「2つのセンター」（「国際金融、国際水運」センター）

に独自の発展計画を上乗せして「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）構想を進めている。市当局の狙いは、中央政府の意図を超えて、上海市をグローバル競争に伍していける都市として建設していくことにある¹。

市の第12次5カ年計画（2011～15年）によれば、水運分野では、「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発展させ、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（上海市政府ウェブサイト）。

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、洋山港完成以前には上海市の主力港であった外高橋港から構成され、これらを管理・運用するのが上海国際港務（集団）股份有限公司（以下、SIPG）である。地理的には、上海を中心に江蘇省、浙江省を「両翼」とし長江水系全体を後背地とする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」）、浦東空港を活用した「シー・アンド・エアー」サービスを発展させ、また、鉄道輸送や道路輸送とのリンケージを強化することが盛り込まれている。さらに、制度面の取り組みとして、「国際水運発展総合実験区」を設けて、実験区内で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係わる課税・費用徴収政策を国際標準に近づける実験を行うとしている。

2008年以降の国際経済危機で全世界的に海運市況が低迷していることもあって、港湾インフラの大規模な拡充は小休止状態にある。たとえば、取りざたされていた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（中国港口協会でのヒアリング、2011年12月）。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ろう。前者については、SIPGは、中国遠洋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、それに係わる国際金融機能などを強化しようとしている。上海が、自らの強みをどこまで発揮して国際経済都市に成長していくのか、引き続き注視していく必要がある。

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。一体化によって2008年には貨物取扱量で上海港を抜いて全国1位となり、2010年の取扱量6.3億トン是一体化前（2005年）の75%増という急発展ぶりである。両港は天然の両港（深水港）として知られるが、鉱石（2010年に15030.5

万トン、以下同)、石炭(8235.7万トン)や石油製品(12557.6万トン)などのバルク貨物の扱い量が多いという特徴がある。中国全体の鉱物資源輸入量は今後ともかなりのスピードで増加すると見込まれており、同港の取扱量1位の地位は当分揺るがないと見られる。こうした趨勢に対応して、インフラ建設面では、30万トン級、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大型インフラが続々と建設されている(中国港口年鑑編集部編[2011])。

寧波・舟山港の発展にとって強力なテコとなるインフラが杭州湾大橋(2008年5月竣工)である。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200kmも短縮された。蘇州～寧波は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、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。

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」(インターモーダル鉄道輸送、以下「海鉄聯運」)方式のコンテナ輸送サービスを開始した(中国港口年鑑編集部編[2011])。この分野では、鉄道部の支援を得てきた連雲港港や上海港が先行しているが、独自の産業集積を有する浙江省が後背地として控えていることを考えれば同港の「海鉄聯運」の発展の余地もまた大きいと思われる。

4. 蘇州港

蘇州港もまた、「組み合わせ型」再編によって、張家港港、常熟港、太倉港の3港を統合した名称である。従来、各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形で統合し、蘇州市が管轄する体制となった。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。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。コンテナ取扱量は470万TEUと全国10位であった。

港湾としては長江沿いの内河港であるが、『沿海港湾計画』では沿海港湾に区分されており、実際にもバルク貨物、コンテナをさばく総合的な機能を有する。地理的には長江デルタに隣接し、上海港や寧波・舟山港を補完するポジションの深水港である。また、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。こうした利点を活用しているのが台湾日通の「基隆・台中～太倉間海上混載サービス」(2010年6月開始)で、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)まで輸送が可能となった。今後も、こうした強みを生かした発展が期待できる。

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。もっとも、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、また投資が行われてきたことを考慮するとこの比率をどう見るかは議論の分かれるところかもしれない。

江蘇省の中では経済的後進地域である北部（「蘇北」）に位置することもあるが、後背地は、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）沿線地域となる。長江デルタ港湾群に区分されているが、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ように思われる。ちなみに、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。足元の貨物源は同経済区になろう。

第 2 節 各港湾の相互関係：競合と連携

1. 地方政府の政策：過剰投資と行政介入

2002～2004 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

表 4 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	2852	2700	105.6
長江デルタ地区	26	92	3402.5	4480	75.95
台湾海峡西岸地区	11	45	1118	823	135.8
珠江デルタ地区	14	85	2720	3190.2	85.3
北部湾地区	2	5	85	57.2	148.6
内陸河港	6	24	163	162.2	100.5
合計	80	321	10349.5	11376.8	90.97

（出所）『中国港口発展報告 2009-2010』。データソースは『中国港口』誌各号、『中国港口発展報告』各年版。

フラの拡充整備を加速させ、設備が過剰だとの報道が散見されるようになった。しかし、コンテナを例にとると、表4に示すように、全国的に見れば、設備の過剰は言われるほどではない。過剰は部分的ないし地域的に発生していると見るべきであろう(杜麒棟[2010])。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は事実であり、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元としていた時に、長江沿岸の各港は300元、200元、100元という低い費用を提示していた(「長江三角洲港口競争正式歩入“春秋戦国”時期」 新華ネットの記事 www.xixik.com 2007年6月15日)。

また、地方政府は、行政介入により競合＝市場競争を制限する政策も採っている。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思われる。統計データは得られないが、どの港湾もその貨物の50%は地元(省・市)のものだという(中国港口協会でのヒアリング、2011年12月)。

もっとも、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。ここまでの行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、分業を促進してもいる(第1節参照)。また、各港湾の管理運営を行う港務局は、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中国港口協会でのヒアリング、2011年12月)。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だといえる。

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。第1の原因は、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だが、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中で展開されていることがある。こうした条件下では、国内輸送コストが持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。

ここで、注目しておくべきは、近年の船舶寄港パターンの変化である。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付ける可能性が強い。ここでは、意図せざる形で各港湾の相乗効果＝連携が強まっていると評価できよう。

第3節 海運企業の現状と課題

地場系であると外資系であるかを問わず、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行われている。長江デルタの場合、こうした傾向はさらに顕著である。本節では、地場系と外資系に区分して彼らの発展の現況と、港湾インフラに参入した外資系ターミナル・オペレーターの現況を確認しておきたい。

1. 地場系海運企業の発展現況

中国の海運大手3社、すなわち中国遠洋運輸（COSCO 社）、中国海運（China Shipping 社）、中国外運長航のうち、長江デルタに本社を置くのは中国海運（上海）のみであるが、中国外運長航に統合される（2009 年）前の長江航運は武漢に本社があった。この2社の発展の現況を見ておこう。

（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、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、本合併の狙いは、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、運輸モードではコンテナ貨物輸送の整備に力を注いできた。今後は、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、という方向を目指していくとしている（中国海運（集団）総公司ウェブサイト）。

（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下、国有資産の組み換え・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目指していた（大西 [2007: 139-141]）。統合後の同社な新しい強みは、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）。

2. 外資系海運企業の発展現況

紙数の関係で、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見る上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、持ち株会社を設立し、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だが、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目指して郵船ロジスティックスを設立するなど「攻め」の姿勢も見せている。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、スケジュールが後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だが、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除けば、物流サービスの価格が低すぎるということだ。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、そのための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、貨物の奪い合いの中で地場企業、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（NYK グループ企業でのヒアリング、2011 年 12 月）。

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）。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るが、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目指される。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持ち、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（3. の記述も参照）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]）。

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たのが、外資系のターミナル・オペレーターである。彼らは、埠頭の建設・運用のノウハウを有するだけでなく、関係船社を誘致するマーケティング力を持ち、ある時は単独出資で、ある時は各港湾の管理・運営を行う各港務局との共同出資で埠頭経営を担っている。

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、ハチソン（HPH 社）、招商局（チャイナマーチャント）などの香港系企業である。第2は、デンマークのマースク（APMT 社）、シンガポールの PSA 社などの世界的メジャー・オペレーターである。第3は、航路を運航する船社で、中国遠洋運輸（COSCO 社）、中国海運（China Shipping 社）などの中国系と MSC 社、LT 社、CGM-CMA 社などの欧州系、そして、唯一の日系として NYK である（三浦 [2009: 78-81]）。

参入の嚆矢となったのは HPH 社で、1993 年に上海のコンテナ・ターミナルに合弁形態で出資し、実質的な経営権も握った。HPH 社はその後、華南・珠江デルタを中心に大規模な投資を行い、成功を収めていくことになる。ついで参入したのが招商局で、上海港務局が公司化を経て 2005 年に上海国際港務（集団）股份有限公司（SIPG）となった際に、30% の株式を取得するという大型投資を行った。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。

NYK は、2005 年に天津港、大連港に、中国企業との合弁による自動車専用ターミナルを完成させ共同運営を行っているほか、洋山港のコンテナターミナルにも出資している。

中国全体の港湾配置計画『沿海港湾計画』（2006 年）や、それに先立つ交通部の『長江デルタ、珠江デルタ、渤海湾港湾建設規画』（2004 年）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おり、こうした分野を得意とする彼らターミナル・オペレーターの活躍は続きそうだ。

おわりに

長江デルタ地域の経済発展が続く中で、同地の港湾群は貨物取り扱い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中で、大型船の寄航パターンの変化（本章第 2 節 2.）もあいまって、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見ることができる。

ただし、今後の見通しは楽観を許さないものがある。このところ、経済成長が次第に中部・内陸地域にシフトする趨勢を見せており、長江デルタ自体は産業構造の高度化、たとえば「七大新興戦略産業」²の育成を図ろうとしている。こうした動きに対応して同地港湾群は、総合的な物流機能、貿易機能を高める方向に進むことになろうが、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。遠くない将来に、この地域の港湾発展は大きな曲がり角を迎えるものと予想される。

¹ 上海市自身は早くからこの目標をかけていた。2001 年に国務院に承認された《上海市都市全体規画》（1999-2020 年）の中に「4 つのセンター」が盛り込まれている。

² 2010 年 7 月に国務院が指定した次の 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 >

- 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。
- 今井健一・丁可編 [2008]『中国 産業高度化の潮流』アジア経済研究所。
- 汪正仁 [2000]『東アジアの国際物流システム』文理閣。
- 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・大西編 [2007] 125-151 ページ)。
- [2008]「物流業の発展—広域化と高度化への挑戦」(今井・丁編 [2008] 249-286 ページ)。
- 川嶋弘尚・根本敏則編著[1998]『アジアの国際分業とロジスティクス—生産・物流から見えるアジアそして日本—』勁草書房。
- 姜天勇 [2010]「現代中国港湾の政変とその問題点」(『海事交通研究』59 号、71-83 ページ)。
- 国際貿易投資研究所編 [2009]「平成 20 年度中国現代物流の発展動向と課題」国際貿易投資研究所。
- 日通総合研究所編 [2008]『実務担当者のための最新中国物流』大成出版社。
- 日本貿易振興会 [2003]「アジアの主要コンテナ港調査」日本貿易振興会。
- 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・大西編 [2007] 153-179 ページ)。
- [2008]「港湾整備と港湾物流の発展」(国際貿易投資研究所編 [2009] 54-92 ページ)。
- 宮下國生 [2002]『日本物流業のグローバル競争』千倉書房。
- 流通科学大学長江流域調査隊 [2000]『中国流通調査—上海・長江流域を中心として』流通経済大学出版会。
- 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。
- 「特集—新たな展開見せる中国物流」[2007] (『東亜』484 号、10 月)

< 中国語文献 >

- 国家発展改革委員会経済運行調節局・南開大学現代物流研究中心主編 [各年版]『中国現代物流発展報告』北京 中国物資出版社。
- 上海国際航運研究中心編 [2011]『上海国際航運中心的实践与探索』上海 上海財經大学出版社。

杜麒棟 [2010]「対我国“港口産能過剰”研究」(中国港口協会港口研究中心編 [2010] 163-166 ページ)。

中国港口年鑑編集部編 [2011]『中国港口年鑑 2011』上海 中国港口協会。

中国港口協会港口研究中心編 [2010]『中国港口発展報告 2009-2010』上海 中国港口協会。

中国交通年鑑社編 [各年版]『中国交通年鑑』北京 中国交通年鑑社。

中国物流与採購聯合会編 [各年版]『中国物流年鑑』北京 中国物資出版社。

中国物流与採購聯合会・中国物流学会編 [各年版]『中国物流発展報告』北京 中国物資出版社。