

# 「世界の工場」を支える中国物流市場の再構築

—— 大上海経済圏の新交通システムの構築を中心に ——

張 紀濤・張 紀南

## 要 旨

中国の中でも特に、大上海経済圏の交通運輸業は目覚ましい発展を遂げている。大上海経済圏は中国では長江デルタ地域と呼ばれ、上海を中心に江蘇省と浙江省の2省を加える中国最大の地域経済圏である。経済発展に伴い、この地域の都市化が急速に進み、上海、杭州、南京市を中心に多くの中小都市が生れた。そのため、本稿は従来の長江デルタ地域の概念を使わず、大上海経済圏の概念を使用することとする。但し、特有名称の場合は本稿の中で長江デルタ地域の名称も使用する。この場合、大上海経済圏は長江デルタ地域と同じ意味になることをお断りしておきたい。

キーワード：大上海経済圏、新交通システム、物流市場、洋山港、東海大橋、二縦三横一圏

## 一、問題の提起

中国の経済発展に伴い、中国の交通運輸業はかつてない大きな発展を遂げてきた。中国の交通運輸業が運送手段の違いに応じて、鉄道交通、道路交通、水路交通と航空交通に区分され、それぞれ鉄道部（鉄道交通）、交通部（高速道路を含む道路交通と内陸河川と沿海海運業など）と民用航空総局などの行政部門の管理下に置かれる。道路交通を例にみれば、中国の道路総距離が1978年の89万kmから06年に345.7万kmに増加した。05年の193.05万kmと比較して1年間で1.8倍も増加し、78年の3.9倍に相当し、世界第2位となっている<sup>①</sup>。78年前に中国には高速道路がなかったが、日本より約25年間も遅れて1988年にはじめて供用された。しかし、中国における高速道路の発展の速度が日本のそれを遙かに上回り、90年の500kmから05年の4.1万kmに達している。この数値はすでに日本の4.6倍（04年8,920km）<sup>②</sup>に相当し、アメリカに次ぐ世界第2位となっている。

他方、物流市場を輸送手段別にみると、中国の物流市場を陸上輸送（鉄道と道路輸送）、空路輸送（空輸）と水路輸送（内河輸送と海上輸送）に分けてみるができる。海上貨物輸送を例

に見れば、いま、世界の海上貨物輸送は中国を中心に動いているといわれている。中でも特にコンテナ定期航路において、中国コンテナ貨物は急増を見せている。世界最大の基幹航路、アジア―北米航路における中国（香港を含む）のシェアが2004年には東航の68%、西航の44%を占めるに至っている<sup>(3)</sup>。「Containerization International」が集計した2003年の実績によれば、中国のコンテナ取扱量は世界全体の14.3%を占め、香港の7.1%の2倍に値する。中国+香港のコンテナ取扱量が世界一であった。ちなみに、日本はわずか5.1%にすぎない。なお、国家統計局によれば、2006年に中国物流総額が59兆6,000億元（1元=16円、約953兆6,000億円）に達し、前年比、23.9%増加した。2007年上半期は33兆8,000億元（前年比25.6%）増となり、2010年には90兆元に達すると見込まれる<sup>(4)</sup>。これは「世界の工場」として設備機械、素材、原料、自動車及びその部品といった生産財物流に加えて、「世界の市場」として、家電、OA機器、食品、日用雑貨といった消費財の物流が急増してきたことに起因している。このように中国が「世界の工場」から「世界の市場」または「世界の物流センター」に変わりつつある。

中国の中でも特に、大上海経済圏の交通運輸業は目覚ましい発展を遂げている。大上海経済圏は中国では長江デルタ地域と呼ばれ、上海を中心に江蘇省と浙江省の2省を加える中国最大の地域経済圏である。経済発展に伴い、この地域の都市化が急速に進み、上海、杭州、南京市を中心に多くの中小都市が生れた。そのため、本稿は従来の長江デルタ地域の概念を使わず、大上海経済圏の概念を使用することとする。但し、特有名称の場合は本稿の中で長江デルタ地域の名称も使用する。この時は大上海経済圏は長江デルタ地域と同じ意味になることをお断りしておきたい。

この地域において、ヒトの流れ、カネの流れと並んで、モノの流れが加速化し、その規模が拡大する一方である。ヒトとモノの流れを促すために、大上海経済圏は、従来の交通運用業の概念をあらため、交通資源の統合を図り、新しい物流ネットワークを構築しようとしている。大上海経済圏における新しい物流ネットワークの再構築がこの地域の経済発展に役立つだけでなく、中国ないし東アジア地域の経済発展を促し、国際物流ネットワークの再構築を促す可能性がある。大上海経済圏の新しい物流市場がどのように形成されていくだろうか、また新しい交通システムが構築されることによって、大上海経済圏の経済発展にどのような変化が生じ、これは周辺地域にどのような影響を及ぼすことになるだろうか、本稿はこの問題を中心に、まず、中国及び大上海経済圏における交通事業発展の現状を分析し、その特徴と問題点を明らかにする。次いで交通統合を目指す大上海経済圏交通の青写真を検討し、新しい交通システムが大上海経済圏の経済発展への影響を考える。

## 二、大上海経済圏交通の現状と発展方向

### 1. 「2つの率先」を目標に進む大上海経済圏の経済発展

中共中央第16回大会は、2020年に中国のGDPを2000年のGDP（国内総生産）の4倍に増やすという新しい「所得倍増」計画を打ち出した。2000年のGDPが1兆ドルなので、2020年には日本現在のレベルである4兆ドルになる予定である。この目標計画に基づき、大上海経済圏は全国に先駆けて「2つの率先」目標を打ち出した。第一の目標は、全国に率先して2010年までに当該地域の所得を倍増し、全面的に「小康」（ややゆとりのある生活）を実現すること、そして第二の目標は、2020年までに全国に率先して「近代化」（豊かな生活）を実現することである。第一の「率先」目標が計画値を上回る速度で確実に達成されつつある。新華社の報道によると、2006年に大上海経済圏加盟の16都市のGDPが4兆元に迫り、前年比5,563億元増の3兆9,526億元に達したことを江蘇省統計局長江デルタ研究センターは明らかにした<sup>(5)</sup>。06年に中国のGDPは20兆9,407億元で、大上海経済圏が全国GDPの18.9%を占めた。16都市の平均成長率は14.2%で、全国平均の10.7%を上回っている。

16都市のうち、上海は都市レベルにおいて中国で始めてGDPが1兆元を超えた。江蘇8市の合計は1.7兆元、浙江7市は1.1兆元をそれぞれ突破した<sup>(6)</sup>。

### 2. 大上海経済圏交通の現状

これほど高い経済成長をもたらした要因として、ヒトとモノの移動を担い、その流れを促す交通輸送業の急成長が挙げられる。

大上海経済圏の関連データがないため、ここでは全国交通の整備状況をみる。表1にみられるように06年に鉄道営業距離、道路総距離、内陸河川水路総距離、民用航空路線距離がいずれも1990年より大幅に延長した。

次に、ヒトの流れを示す客輸送量とモノの流れを示す貨物輸送量の推移をみる。表2に示され

表1 中国交通の整備状況

(単位：万 km)

項目	1990年	1995年	2000年	2005年	2006年
鉄道営業距離	5.8	6.2	6.9	7.5	7.7
道路延長距離	102.8	115.7	140.3	193.1	345.7
内陸河川水路距離	10.9	11.1	11.9	12.3	12.3
民用航空路線距離	50.7	112.9	150.3	199.9	211.4

出所：国家統計局『中国統計摘要，2007年』159頁より作成。

表2 地域別顧客と貨物の輸送量 (2005年)

地域	顧客輸送量 (万人)			貨物輸送量 (万トン)				
		鉄 道	道 路	水 路	鉄 道	道 路	水 路	
全 国	1,847,018	115,583	1,697,381	20,227	1,862,066	269,296	1,341,778	219,648
上 海	8,230	4,558	2,468	1,204	68,671	1,313	32,684	34,674
江 蘇	146,293	7,969	138,287	37	111,988	6,410	76,301	29,277
浙 江	159,877	5,145	152,222	2,510	126,400	3,184	81,448	41,768
広 東	148,714	7,718	139,158	1,838	119,099	7,816	84,861	26,422

出所：表1と同じ。154頁と156頁より作成。

るように、05年に大上海経済圏の顧客輸送量が合計31億4,400万人で、中国全体の17%を占め、大珠江経済圏の2.1倍に相当する。他方、05年に大上海経済圏の貨物輸送量が3億7,059トンで中国全体の16%を占め、大珠江経済圏の2.6倍に相当する<sup>(7)</sup>。中国に占める当該地域の顧客、貨物輸送量の比率は当該地域のGDPの比率と正の関係を示している。つまり、経済発展がモノ、ヒトの流れを促すと同時に、モノとヒトの流れが加速化することによって、経済発展も加速化されることになるからだ。

### 3. 交通統合を目指す大上海経済圏交通の青写真

2005年3月に中国交通部は、『長江三角州公路、水路現代化発展企画綱要（長江デルタ地域における道路、水路の現代化発展企画綱要）』（以下「交通綱要」と略する）を発表した<sup>(8)</sup>。「交通綱要」は、大上海経済圏の社会、経済状況及び交通状況の変化を踏まえた上で、初めてそれぞれ異なる地域、交通行政管理部門、交通業界などの枠組みと規制を打ち破り、交通資源の統合を目指す交通の一体化（中国語で「総合運輸」という）という新しい理念を導入し、この地域における将来の交通発展の青写真を具体的に描いた点で注目を浴びている。

大上海経済圏交通発展の最終目標は、「2020年までに十分な運送能力を持ち、スムーズな連結、効率性の高い運行、優れたサービス、安全かつ環境に優しい近代的な運送システムを確立することにより、世界トップレベルに達し、顧客に安全、便利な、信頼できる、経済的に多様化した運送サービスを提供する」ことである。この目標を実現するために打ち出された交通一体化の青写真を「二縦三横一圈」という6文字に要約することができる。

「二縦」とは、北京—上海鉄道、北京—杭州大運河、国家級高速道路からなる南北方向の総合輸送ゲートウェイ、海運と道路を主とする南北方向の総合輸送ゲートウェイ及び対外輸出運送ゲートウェイを指す。「三横」とは長江沿岸、沿線鉄道、高速道路、パイプラインからなる沿岸道路、龍海鉄道、高速道路からなる東西方向に走る運送ゲートウェイ、浙江—江西鉄道、高速道路から

なる舟山—寧波—江西の総合運送ゲートウェイを指す。「一圈」は高速道路、鉄道からなる都市間高速道路網をいう。具体的な取組方策として、以下の3点が挙げられる。

### (1) 上海を中心とする国際航運センターの建設

第1に、上海を中心に浙江省の寧波港、江蘇省の蘇州港及び長江流域の南京以下の港を両翼として、上海国際航運センターのコンテナ運送システムを形成し、寧波、舟山の深水海岸線の資源と長江流域に位置する南京以下の港の沿岸資源を活用し、海上からの各種貨物を長江水路へ分散、運送するシステムと水路の貨物運送システムを構築する。上海が扱うコンテナ数を04年現在の1,455万TEU（標準コンテナ）から2010年までに2,400TEU、2020年までに3,700TEUに増やしていく計画である。

### (2) 高速道路を背骨とする道路建設

第2に、高速道路を背骨として、国道及び各省の主幹道路を基礎に、県、郷の農村道路と都市部の道路を連結し、さらに、その他の輸送方式とを有効に繋げることにより、完全、便利、乗り心地のよい、効率の高い近代道路交通システムを形成するということである。

中国の高速道路は中国全土を網羅する「5縦7横」（南北幹線道路を5本、東西幹線道路を7本）と呼ばれる4万5,000kmに達する国家高速道路発展計画に基づいて建設されてきた。北は黒龍江から南は海南省へ通じる高速道路や江蘇省、浙江省、江西省、湖南省、雲南省にまで到達する高速道路網が着々と整備されている。また、「5縦7横」をさらに拡大して、北京から放射線状の幹線道路を7本、南北の幹線道路を9本、東西の幹線道路を18本にするという「7918構想」も打ち出された。この構想が実現されるならば、人口20万人以上の都市を高速道路で繋ぐことができるという<sup>(9)</sup>。

大上海経済圏の道路網が国家高速道路計画に従い、整備されてきた。2003年末現在、大上海経済圏の地域道路網の総距離は11.8万km、そのうち、高速道路は3,779kmであった。道路網と高速道路の密度はそれぞれ全国の3倍と5.8倍となっているが、先進国と比べて依然大きな格差がある。大上海経済圏の単位面積当たりの道路キロ数は、先進国の1/11~1/7しかなかったといわれている。そのため、この地域の高速道路ネットワークの建設を急がなければならない。「交通綱要」は、「2020年までに、高速道路ネットワークの総距離を計1.8万kmまでに伸ばす計画である。つまり、高速道路の総距離数を03年の3,779kmから3.12倍の11,800kmまでに伸ばすことである。そのうち、上海が850km、江蘇が5,700km、浙江が5,250kmである。道路網の総距離が現在の11.8万kmから2020年の30万kmまでに拡大し、道路密度をヨーロッパの先進国の水準までに引き上げる。この計画が実現されるならば、上海を中心に、大上海経済圏の

表3 アジア諸国の高速道路整備状況

国, 地域	初の供用	1985年	1990年	1995年	2000年	長期目標
日本	1963年	3,721 km	4,869 km	5,932 km	6,861 km	11,520 km (21世紀初頭)
中国	1988年	0 km	522 km	2,141 km	16,314 km	35,000 km (2010年) 55,000 km (2020年) 80,000 km (2040年)
韓国	1968年	1,415 km	1,551 km	1,825 km	—	3,710 km (2005年) 6,160 km (2021年)
台湾	1974年	—	—	447 km	—	
シンガポール	1974年	73 km	104 km	132 km	—	

出所：『国際物流シンポジウム in 北部九州』の資料による。

都市間では3時間以内、周辺では5時間以内に行き来することができるようになる。

ちなみに2020年までに、上海は江蘇省、浙江省と直接つながる高速道路10本、自動車道60本を建設する計画である。また、07年から上海から江蘇省の昆山、太倉への長距離バスなどは公共バスとしての運営方式となる。公共バスカード「一卡通」が江蘇、浙江省の15都市で使用可能となるなど上海の交通は道路、鉄道、水路の整備を通して、長江デルタ地域と全面的なドッキングに向かっている（『人民網日本語版』07年8月14日）。

中国における高速道路の建設が1985年からはじまった。1985年に私は三菱商事業務部の顧問として、高速道路の建設予定地である瀋（陽）→大（連）、京（北京）→津（天津）→塘（沽）、広（州）→珠（海）高速道路の建設現場を調査したことがある。当時、高速道路より質の低い一級道路でさえ普及されていない中国では、莫大な投資を要する高速道路を果たして建設する必要があるかについて、反対の意見が多かった。しかし、我々が調査を行った1985年からわずか3年後の88年に中国は高速道路を始めて使用し、90年に高速道路の総距離が522 kmに達した。03年に大上海経済圏高速道路の総距離がすでに85年の日本（3,721 km）と同じレベルではあるが、2010年に日本を超え、そして2020年に大上海経済圏高速道路の総距離だけでも日本の2.6倍になる計算である。もし、85年に三菱商事が私の意見を聞き入れ、少しでも対中道路交通管理システムへの販売価格を引き下げ、中国高速道路の建設、整備に参入するチャンスを得られるならば、今、日本のビジネスチャンスがいかに大きく広がってきたのか、それを思えば、悔しい思いで胸一杯である。

### (3) 長江と京杭大運河を中心とする水路輸送システム

第3に、長江の主幹道と京杭大運河を中核とし、「二横（京杭運河、杭甬運河）、連申線（楊林塘を含む）」、「六縦（長江幹線、淮河航路—塩河、通楊線、無申線—蘇申外港線、長江申線—黃



浦江一大浦線及び趙家溝一大芦線，錢塘江—杭申線)」を枠として，三級の水路を主体に，四級の水路をもって補助とするハイレベルの内陸河川水路ネットワークを形成し，各種貨物の分散を図るとともに，上海国際水上航運センターにスムーズに通じる水路運送システムを提供する。このように内陸河川は主に航路のレベルアップを図り，港の分担を明確にし，それぞれの建設を加速することである。

#### 4. 新しい交通システムの特徴

上述のように，新しい交通システムはそれぞれ異なる交通運輸手段を統合し，交通行政機関の規制を乗り越えて総合運送システムを確立することに特徴がみられる。特に大上海経済圏では，都市，農村，産業と人口が密集しているため，交通運輸とそれに伴う物流ネットワークの構築に対する需要が極めて大きい。しかし，この地域で提供できる土地と沿岸部などの交通資源に限界がある。したがって，道路，水路など各種交通資源を整備統合し，交通資源利用の効果を最大限に引き出す必要がある。「交通綱要」では，「整備統合」という表現が全文を貫いている。そして港の位置づけを明確にし，中核港の建設を強化することに重点がおかれている。

まず，交通綱要は「上海を中心に，浙江省の寧波と江蘇省の蘇州を両翼とするコンテナ基幹港，連雲港，南通，鎮江，温州を支線港に，その他の港が支援するコンテナ運送システムを再構築すること」を明言した。また，上海国際航運センターを建設するという国家戦略目標を早期に実現することを強く訴えた。

次に中核港の建設状況をみれば，現在，大上海経済圏域内における各種運送手段の間で，連携が弱い。情報を共有しない。各種交通資源の総合利用効率が悪い。この地域の経済統合の要求に適していないなど多くの問題がみられる。特に中心都市の鉄道，道路ステーションと港との間をいかにして合理的に連結するかという問題は長期にわたって解決されていない。接続が悪く，貨物の積み換えが頻繁に行われ，運送の費用と時間がかさむばかりでなく，都市の交通にも大きな圧力をもたらしている。鉄道と道路を管理する行政部門が異なっているため，鉄道と道路の重複投資を行い，建設費の増大につながっている。しかも，道路の人流運送と都市間長距離バスが分割されているため，顧客の乗り換えに不便を与えている。さらに，ほとんどの高速道路，鉄道，内陸河川水路が港と直接結ばれていないため，貨物がバラバラで港の周辺にあるコンテナステーションに運ばれ，コンテナに積まれることになる。コンテナ輸送の「ドア・ツー・ドア」の運送体制がほとんど整備されていないのが現状である。これらの問題を解決するために，「交通綱要」は総合運送の中核港を詳細に企画し，上海，南京，杭州，寧波，温州，徐州，連雲港など7ヵ所の国家級総合運送中核港を重点的に建設すると同時に，蘇州，無錫，鎮江，南通，揚州，淮安，台州，金華，嘉興，湖州，舟山，紹興の12ヵ所の地方級総合運送中核港を整備することとした。

## 5. 発展を見せる大上海経済圏の空輸と鉄道輸送

「交通綱要」が交通部を中心にまとめられた計画なので、鉄道部が管轄する鉄道輸送網の整備と民用航空総局が管轄する空輸について触れていない。ここでは、上海浦東空港と大上海経済圏の鉄道網の整備状況を簡単に説明したい。

### (1) 世界第6位の空港・浦東空港

国際空港評議会のデータによると、2006年に上海浦東空港の貨物取扱量が216万トンで対前年比、16.3%増加し、前年の世界第9位から第6位へと順位を上げた。現在、浦東空港に、4,000メートルの第一滑走路と3,800メートルの第二滑走路の2本がある。さらに第三滑走路を現在建設しており、2008年には利用開始となる見込みである。将来的には増加する貨物ターミナルに対応すべく滑走路を5本に増やす計画である。

### (2) 運送能力の向上を目指す鉄道網の規模拡大

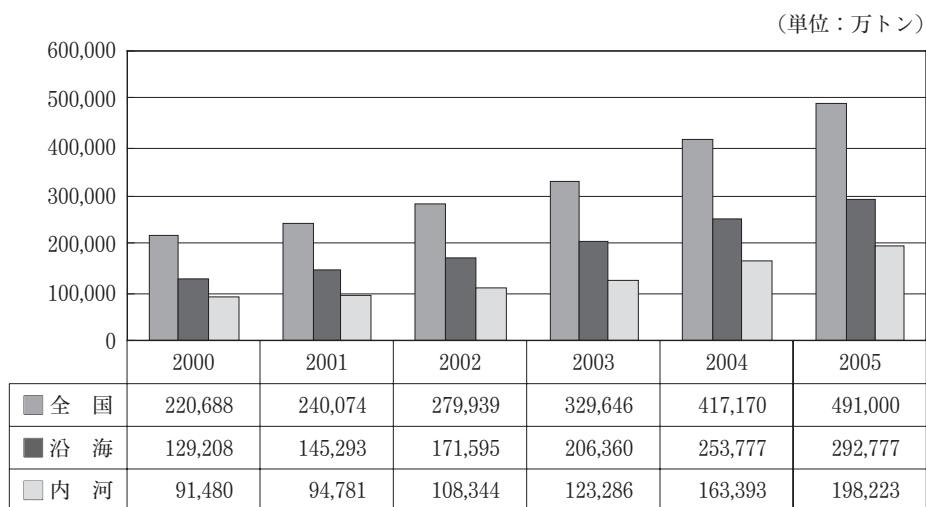
中国の鉄道は「4縦4横」計画に基づき、鉄道ネットワークの構築が進められている。「4縦」とは北京、天津から長江デルタ東部沿海地域まで貫通する「北京—上海旅客運送専用線路、華北地域と華南地域を連結する「北京—武漢—広州—深圳旅客運送専用線路、東北と山海関内地域を連結する「北京—瀋陽—ハルビン（大連）」旅客運送専用線路、長江、珠海デルタ地域と東南沿海地域を連結する「杭州—寧波—福州—深圳」旅客運送専用線路の4本鉄道主幹線路を指し、「4横」は西北と華東地域を連結する「徐州—鄭州—蘭州」

旅客運送専用線路、華中地域と華東地域を連結する「杭州—南昌—長沙」旅客運送専用線路、華北と華東地域を連結する「青島—石家荘—太原」旅客運送専用線路、西北地域と華東地域を連結する「南京—武漢—重慶—成都」旅客運送専用線路の4本をいう。この計画から分かるように、中国鉄道網の設備は大上海経済圏を重点地域と位置付けている<sup>(10)</sup>。

## 三、大上海経済圏の港湾戦略と港湾の建設

以上の分析を通じて、交通統合を目指す大上海経済圏では、港湾建設をいかに推進し、区域の経済発展を港の整備といかに結びつけるかが上海国際航運センターを実現する上で、重要な意義をもつことが分かる。そこで以下では、ダイナミックに展開される中国及び大上海経済圏港湾整備の状況を中心に、大上海経済圏の港湾戦略とこの戦略の実施に伴う変貌ぶりを考えてみたい。





出所：中国交通部の資料と『中国統計摘要，06年』により作成。

図1 中国港湾吞吐量の推移

### 1. 沿海主要港を中心に増える港湾吞吐量

2005年に、中国の港湾吞吐量は49.1億トン記録した。2000年の22.1億トンからわずか5年間で2.2倍に拡大した。

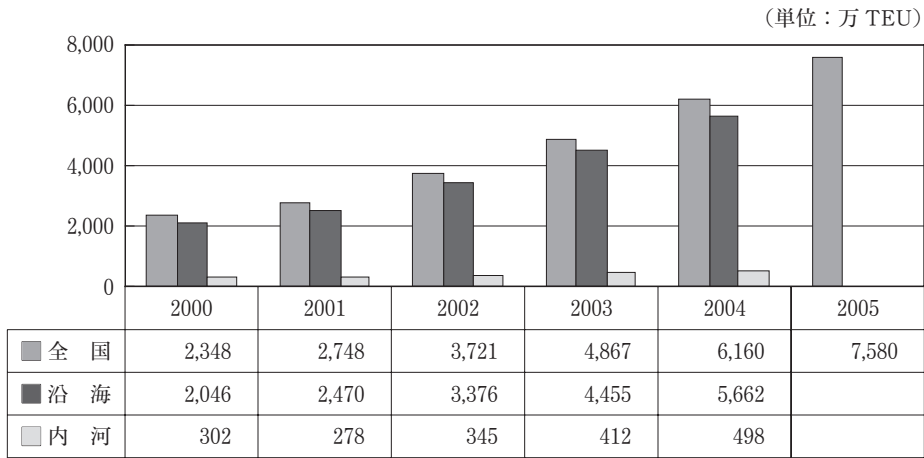
中国港湾の吞吐量を地域別にみると、05年に沿海主要港湾の吞吐量が全体の60%を占め、内河主要港のそれを上回っている。同様に沿海主要港の吞吐量が2000年の12.9億トンから06年の34.2億トンに増加し、増加倍率が2.6倍であり、内河主要港と中国港湾全体の伸び率を超過している<sup>(1)</sup>。このことから沿海主要港の発展が中国港湾全体の発展をリードしていることがいえる。中国交通部は中国全体の吞吐量を2010年までに61億トンに拡大し、沿海主要港のみでは45億トンに増やすものとしている。06年までの実績と伸び率などをみると、この計画が達成できるものと思われる。

#### (1) 日本の5倍に拡大する中国のコンテナ取扱量

他方、コンテナ取扱量をみると、2005年に7,580万TEUに達した。2000年の2,343万TEUと比べて3.26倍と急増し、日本全港の取扱量(約1,500万TEU)の5倍である。しかもその勢いはまだ衰えをみせない。

図2に示されるように、沿海主要港のコンテナ取扱量が2004年に5,662万TEUに達しており、中国全体の92%を占めている。

図3は世界主要港湾コンテナ取扱量ランキングの変化を表わしている。1980年に中国主要港



出所：図1と同じ。

図2 中国コンテナ取扱量推移

地名	取扱量		地名	取扱量
1 ニューヨーク	1,947	➔	1(2) シンガポール	23,192
2 ロッテルダム	1,901		2(1) 香港	22,427
3 香港	1,465		3(3) 上海	18,084
4 神戸	1,456		4(4) 深圳	16,197
5 高雄	979		5(5) 釜山	11,840
6 シンガポール	917		6(6) 高雄	9,470
7 サンファン	852		7(7) ロッテルダム	9,300
8 ロングビーチ	825		8(9) ハンブルク	8,050
9 ハンブルク	783		9(10) ドバイ	7,619
10 オークランド	782		10(8) ロサンゼルス	7,485
13 横浜	722		21(20) 東京	3,759
16 釜山	634		27(29) 横浜	2,900
18 東京	632		※(32) 神戸	2,177

注：① TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) は、コンテナ取扱貨物量を20フィートコンテナの個数に換算したもの。  
 ② ※は31以下のため、具体的順位は不明。  
 ③ ( )内は2004年の順位。  
 ④ ニューヨークはニューヨークとニュージャージーの合計。

出所：Containerization International Year Book, 1980. March 2006 Containerization International 及び国土交通省港湾局の資料により作成。

図3 世界主要港コンテナ取扱量ランキング (速報値)

が一つも入っていないが、2005年に上海、深圳港がそれぞれ世界第3位、第4位に躍り出た。なお、図3に入っていないものの、05年に青島港(630万)が第14位、寧波港(521万)が第17位、天津港(480万)が第18位、広州港(465万)が第22位、廈門港(04年、287万)が第26位にそれぞれ上位30位以内に躍進した。コンテナ取扱量の伸び率を港別にみると、04年と比べて05年に伸び率が最も高いのは広州港であり、41%に達している。その次は寧波

(+30%)、天津 (+26%)、上海 (+24%)、青島 (+23%)、大連 (+20%)、深圳 (+19%) の順である。伸び率の順位はそのまま当該地域における企業活動の活発さを表わしている。他方、シンガポールが5年ぶりに香港を抜いて第1位に返り咲いた。香港は香港に近い深圳港、広州港の増加に押さえられて予想以上の低迷をみせている。台湾の高雄は過去14年間で初の前年割となり、04年比、05年は-3%の947万TEUとなった。釜山も、これまでの勢いは衰え、前年(1,143万)比、微増の1,180万TEUに止まった。中国コンテナ港湾の整備とその発展が周辺国、地域に大きな影響を及ぼしはじめた。

一方、日本の主要港をみると、横浜港が1980年(72.2万)の世界第13位から05年(290万)の27位に転落し、東京港も同18位(63.2万)から同21位(375.9万)に転落した。80年に香港と並ぶ世界第14位の国際港・神戸港が05年に第32位に順位を大きく落とした。「世界の工場」が日本から中国に移っていることを如実に表わしている。

なお、2006年にも中国の経済成長に伴い、東アジアを発着する貿易や国際物流が05年と同様に拡大を続けている。特に中国の上海、深圳、韓国の釜山などの国際港湾でコンテナ取扱量が急増した。一方、日本の港湾取扱量の伸び率が低く、東京、横浜など主要港の世界順位が低下している。国土交通省などの調べによれば、2006年の『世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング』では、05年と同様に世界の上位6位をアジア勢が独占し、上位30の港に占めるアジアの港湾は70%近くまで達した。06年にシンガポールは2,479万TEUで前年同期比、6.9%増加し、世界1位の座を保っている。香港(2,323万TEU, 同3.6%増)、上海(2,171万TEU, 同20.0%増)、深圳(1,847万TEU, 同14.1%増)、釜山(1,203万TEU, 同1.6%増)、高雄(977万TEU, 同3.2%増)がそれに続く<sup>(12)</sup>。但し、中国の上海、深圳の伸び率がいずれも2ケタの伸び率を保ち、シンガポールと香港に追いつき、追い越そうとした。

新華社系の新華網によれば、07年に上海港のコンテナ取扱量は前年同期比、20%増の2,615万TEUに達した。首位のシンガポールには及ばないものの、香港を抜いて世界2位に浮上した。ばら積みを含めた総貨物取扱量は同4%増の5億6,000万トンで、3年連続の世界一であった<sup>(13)</sup>。中国の急成長とは逆に日本港湾の低迷が目立っている。06年に東京港は367万TEUで05年比、8万TEUも少ない2%減となり、世界順位も05年の21位から23位に転落した。横浜港は27位で05年と同じであった。東アジアで貨物の獲得競争が激しさを増す中で、日本主要港湾の国際競争力をいかに高めればよいのか、日本にとって解決を迫られる課題である。

## (2) 急ピッチに進む港湾の建設と整備

中国の対外開放港は現在130港であるが、14沿海開放都市を対外開放した1984年には、いわゆる万トン級と呼ばれる大型船用のバース数は270程度にしかすぎず、港湾は異常滞船の混乱を

極めていた。私も異常滞船のつらさを経験した1人である。1980年5月ごろに大阪外国語大学での国費留学を終え、尼崎港から貨物船に乗船し、10日間以上かかってやっと天津港に辿りついたが、天津港への入港を待つため、外洋で3日間も待たされていた。84年から20年しか経っていないが、中国の港湾が急ピッチにかつ確実に整備されてきた。2004年時点で沿海790バース、内河154バースと加速度的に港湾建設が進んできた。

港湾整備を推進する原動力は、国家5ヵ年計画に盛り込まれた港湾建設計画である。前述の「大上海圏交通綱要」はよい例である。中共中央が打ち出した第11次5ヵ年計画に基づき、鉄道部、交通部、民用航空総局など交通運輸に関わる行政部門は自部門の現状を踏まえて発展計画を作成し、それぞれ鉄道、道路、港湾、航空輸送に関する「十一五規画」（2005～2010年）を打ち出した。鉄道部の「十一五規画」を例にみれば、2005～2010年の間に1兆2,500億元（1元＝15円）を投資し、新しい鉄道を1,700km建設する計画である。うち、前述の「4縦4横」を中心とする旅客運送専用線路は7,000km、在来線の拡大と改造による新規延長線路距離は8,000km、在来線網の輸送能力を高めるための電氣化線路を1.6万kmに建設する。「十一五規画」で打ち出されたこの鉄道建設の投資規模が中国鉄道の歴史にかつてなかった大規模なものである<sup>(14)</sup>。交通部も同様に「十一五」期間中に「長江デルタ港群、珠江デルタ港群、渤海港湾群、東南沿海港群と西南沿海港群」という五大港群を建設、整備する」という目標を打ち出した<sup>(15)</sup>。

経済建設の目標値を打ち出し、それを確実に達成するように努力するという中国のやり方が日本の参考にもなる。しかも、中国の建設実績が往々にして目標値を上回っていることに特徴がある。港湾整備事業も同様である。80年代以降、毎年30バース前後で推移し、計画を上回るハイ

表4 中国沿海主要港バース数・取扱貨物量の推移

項目	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
取扱貨物量(億トン)	12.9	14.5	17.2	20.1	25.4	29.3
コンテナ(万TEU)	2,046	2,470	3,376	4,455	5,662	—
バース総数	3,700	3,718	3,822	4,274	4,197	—
万トン超バース数	651	677	700	748	790	—
1～3万トン級	437	451	457	464	465	—
3～5万トン級	105	113	113	128	143	—
5～10万トン級	90	91	103	125	145	—
10万トン級以上	19	22	27	31	37	—
専用バース数	332	349	441	472	524	—
原油	37	40	57	49	54	—
製品	42	45	63	88	74	—
石炭	82	86	102	100	110	—
食糧	24	24	32	26	27	—
コンテナ	80	83	98	134	155	推定170

出所：中国交通部広報により作成。

ペースとなった。

他方、世界海運市場における船舶大型化に対応した形で、バースの大型化が進んでいる。中国政府も「コンテナターミナルは8,000個（7万トン級以上）コンテナ船受け入れ可能なバース（水深15m以上）を基準にし、鉱石、石炭、原油などは製鉄、電力、石油の需要増加により、30万トン級（水深20m）を建設する」という方針を打ち出した。そのため、10万トン級以上のバース数が2000年の19ヵ所から04年の37ヵ所に増加し、専用バースも同332ヵ所から同524ヵ所に急増した。中でも特に原油、製品の専用バースの増加が目立っている（表4参照）。

## 2. 大上海経済圏の港湾戦略

### (1) 大上海経済圏主要港の位置づけ

表5は上位17ヵ所の国家級港しか入っていない。大上海経済圏には上海港、連雲港と寧波港

表5 沿海主要港の貨物吞吐量

(単位：万トン)

港名	1990年	1995年	2000年	2004年	2005年	2006年
総計	48,321	80,166	125,603	246,074	292,777	342,191
大連	4,952	6,417	9,084	14,516	17,085	20,046
營口	237	1,156	2,268	5,978	7,537	9,477
秦皇島	6,945	8,382	9,743	15,037	16,900	20,489
天津	2,063	5,787	9,566	20,619	24,069	25,760
煙台	668	1,361	1,774	3,431	4,506	6,076
青島	3,034	5,103	8,636	16,265	18,678	22,415
日照	925	1,452	2,674	5,108	8,421	11,007
上海	13,959	16,567	20,440	37,896	44,317	47,040
連雲港	1,137	1,716	2,708	4,352	6,016	7,232
寧波	2,554	6,853	11,547	22,586	26,881	42,387
福州	561	1,032	2,426	5,939	7,443	8,848
廈門	529	1,314	1,965	4,261	4,771	7,792
深圳	—	3,080	5,697	13,537	15,351	17,598
広州	4,163	7,299	11,128	21,520	25,036	30,282
湛江	1,557	1,885	2,038	3,780	4,647	5,664
海口	288	468	808	1,416	2,118	2,127
八所	431	275	378	548	486	479
三垂	37	42	48	58	49	50
その他港	4,281	9,977	22,675	49,227	58,466	57,422

出所：『中国統計摘要』06年、07年版より引用。

のほかに、南京、杭州、温州、徐州港の4港も国家級港である。

うち上海港の貨物吞吐量が90年の1.4億トンから07年に4倍の5.6億トンに急増し、連続17年間で中国の1位を独占し、3年連続で世界一の座を保ってきた。上海港と比べて寧波港の成長に目覚しいものがある。90年には寧波港の貨物吞吐量がわずか2,554万トンで、中国の第6位にすぎなかったが、06年に4億2,387万トンに急増し、第2位に躍進した。06年に上海、寧波、連雲港の3港が合計9億6,659万トンで全国の28.2%を占めている。もしその他の国家級港の4港を付け加えるならば、大上海経済圏の貨物吞吐量の比率がもっと高くなるはずである。中国における大上海経済圏港湾の位置づけがいかに重要かがこの数値から窺われる。

## (2) 世界最大のコンテナ港・洋山港

2005年12月10日に世界海運、港湾の注目を浴びて、洋山港が上海市南匯区の洋上で正式に開港した。洋山港は長江入口の外側にあり、杭州湾の入口、上海南匯区芦潮港の東南27.5kmの所に位置する。中国の東海岸で唯一大型船舶が接岸可能な深水港である。第1期工事では、コンテナバース5バースが整備され、埠頭の岸壁の長さは1,600m、陸地面積は1.53km<sup>2</sup>、荷さばき用地面積は72万平方メートルに達している。これだけの難工事を伴うビックプロジェクトをわずか3年の短期間に計画通りに完工させたことを賞賛すべきことであろう。同港開港の初日だけでもコンテナ取扱量が7,558TEUに上り、那覇港の年間取扱量の10分の1に匹敵した<sup>(16)</sup>。初年度の取扱量は300万TEUを目標とする。2020年に全工程が完成されれば、コンテナ取扱量が2,500万TEUに上り、東京、横浜、神戸など日本5大港の現在(04年)取扱量の倍以上になる見込みである。

同港の運営形態は外国との合弁形態が見送られ、SIPG(上海国際港務集団)の出資する「上海盛東国際集装箱埠頭公司」が行う。岸壁水深が16m、全長1,600mの埠頭にアウトリーチ65mの最新鋭のガントリークレーン15台を整備している。

洋山港建設の要因についていろいろと考えられるが、中では2つの要因が重要である。一つは上海市の急成長である。1992~06年の14年間に上海は2ケタの高度成長を保ってきた。年平均成長率が11.9%で、中国全体の成長値を上回っている<sup>(17)</sup>。高度成長を継続するために国際物流ネットワークの再構築が必要である。

もう一つは経済発展が著しい上海にとって、致命的な欠点は大型コンテナ船に対応する深水バースを今まで持っていないということである。

上海港はもともと長江支流の黄浦江兩岸の狭小な河川港であったが、大型コンテナ船の荷役に向かないため、1995年に長江沿岸の外高橋に水深10~11mの深水バースを建設した。しかし長江河口の航路の水深は約7mなので、潮の干満を利用して大型コンテナが航行しているのが現



状である。1996年に上海を長江デルタの中核港とする構想の「上海国際航運中心」（ハブポート）建設プロジェクトが国家プロジェクトとして決定した。そして国家の予算の裏づけをもって長江河口の航路水深を7.2m～12.5mにまで10年計画で、浚渫増深する大土木工事の批准を得て1998年に着工した。

しかしながら、世界のコンテナ基幹航路の船型が当時予測された6,000個型から8,000個型以上へとさらに大型化したため、16mの大深水が求められるようになった。そこで「上海国際航運中心」の設計も見直しを迫られ、舟山群島の一角に浮かぶ小島嶼の小洋山、大洋山を核とする人工海上ターミナル「洋山深水港」プロジェクトが1998年に浮上したが、あまりにも短時間で決定されたこのプロジェクトが2002年6月に着工した。

洋山港の特殊点は以下の3点であり、全く世界に類例をみない人工大港湾である。

- (ア) 海上の小島嶼をつなぎ合わせて埠頭を造成する — 洋山港
- (イ) 陸地から32kmの橋一本で洋山港と陸地を結ぶ — 「東海大橋」
- (ウ) 税関機能、コンテナ物流施設と合わせて50万以上の市民を収容できるニュータウンを建設する — 臨港新城

すなわち、「洋山港」が港湾として単独に機能するものではない。洋山港、東海大橋、臨港新城の3機能により成立する三位一体のハブ港である。洋山港は、保税區、輸出加工區、保税物流パーク建設に関わる全ての優遇措置を受けて建設したプロジェクトでもある。洋山港のグランドデザインによれば、小洋山を核とする現在の1期5バースの岸壁を東西方向に延長し、2020年までには30バース規模とする。その後、南方の大洋山を中心にしてさらに20バース程度を増設すると共に、鉄道併設の第2東海大橋を建設するというメガプロジェクトであるが、現時点で決定しているのは下記の11バースであり、2010年までに合計16バースとする予定である。

第2期 4バース 2006年末に完工予定。

第3/4期 7バース 2010年に完工予定。

しかしながら、2005年のコンテナ貨物量が約24%も増えたように、2010年までに年々20%の伸び率を持続していくならば、バースが不足し、建設計画を早期に達成し、建設実績が建設計画を大幅に上回ることになると思われる。

### (3) 洋山港を結ぶ世界一長い洋上橋梁・東海大橋

上海の南東端、南匯区の芦潮港鎮からはるか沖合に伸びる一本の洋上橋梁「東海大橋」が洋山港の完成に合わせて2005年5月25日に竣工した。06年8月に、私たちは文科省科研プロジェクトで東海大橋を通して洋山港を実地調査したが、橋の長さや建設規模の巨大さにただ驚くばかりであった。東海大橋が全長32.5km。橋幅31.5m、速度80kmの標準設計の双方向6車線から

なる高速道路で、洋山港のコンテナ基地に積まれた貨物を上海経由で、全国各地に輸送する大動脈である。上海と洋山港とを結ぶことこの橋は、洋山港をアジアのハブ港化する上で、重要な意義をもっている。

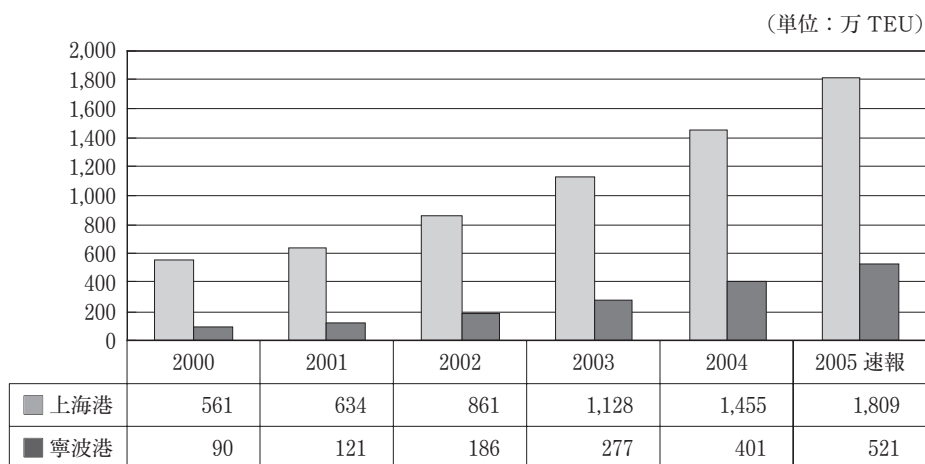
2003年3月から同大橋架橋を含む洋山港の建設プロジェクトが国務院により認可され、同年6月26日に正式に着工し、洋山港と同様にわずか3年間で完成したことはまさに奇跡にひとしい。東海大橋の上部構造は、5,000トン級船舶が航行する主航路部は、PC斜張橋（最大支間420m）、1,000トン及び500トン級船舶の航行部は連続PC箱桁橋（最大支間140m）、非航路部は支間50m、60m、70mの連続PC箱桁橋となっている。また、基礎構造は主航路部に付き、場所打ち杭基礎、非航路部は鋼管杭基礎で多柱式基礎構造が採用されている。同橋の設計責任者の1人、上海市政工程設計院副総工師の盧永成氏によれば、「東海大橋は中国がはじめて建設された洋上大橋である。したがって、中国にとって参考になる橋梁建設の基準もなく、すべて自分たちは技術を開発し、建設を模索しなければならない」という。新しい建設技術を取り入れた東海大橋は、青い色を基調とし、青空と青い海と一体化している非常に美しい橋である。中国語の「上海」は「海に上く」という意味を含まれている。この地名がいつ創られたかが分らないが、古代の上海人は「海に上く」ことを夢に見ているに違いない。東海大橋の完成はこの夢を実現し、「上海」が「海に上けない」という歴史を改めたのである。上海が名実ともに「河川時代」から「海洋時代」に突入した<sup>(18)</sup>。

ちなみに大橋プロジェクトの管理元は上海市第2建設有限公司であり、この会社からは優秀なエンジニアである朱海慶氏が茨城県に平成16年度海外技術研修員として派遣され、約6ヵ月間日立ライフで研修を行った（茨城県上海事務所インデックスより）。日本の海外技術研修制度が東海大橋の建設に役立ったことをうれしいと思う。

#### (4) 21世紀型モデル都市を目指す海港新城

洋山港、東海大橋プロジェクトに合わせてもう一つのメガプロジェクトが着々と推進されている。それは海港新城プロジェクトである。海港新城は5.6km<sup>2</sup>の人工湖を中心にして、環状線状に、金融、貿易、ビジネス、住宅、観光、教育、科学研究所等の施設が計画、配置されている。また湖の水辺は並木道で囲まれ、和やかな都市作りを目指す。計画面積は100km<sup>2</sup>、予定住居人口は60万人。上海市街区からは40分（50km）、浦東国際空港からは30分（37km）。リニアモーター電車R3を今建設する予定である<sup>(19)</sup>。

上海臨港新城の建設は上海市街区人口の密集状態を改善するだけでなく、製造業、ハイテク産業が物流インフラと直結した21世紀型モデル都市を建設することで、中国の都市建設にも多くの経験を提供することになる。



出所：図1と同じ。

図4 上海・寧波コンテナ取扱量推移

#### (5) 上海港に追いつく寧波港の発展

上海港にとって最も競争相手になりうるハブ港は寧波港である。寧波港は、上海港を上回る速度で、近年急成長を続けている。図4に示されるように、寧波コンテナ取扱量が2000年の90万TEUから05年の521万TEUに急増し、5年間の増加倍率が5.8倍で、上海港の3.2倍を超過しており、寧波港のコンテナ取扱量の伸び率が年平均30～50%で、上海港を上回る形で拡大を続けている。

上海港より寧波港が優れたところは、市街地東方・北侖地区の恵まれた大水深と、北方沖合いの舟山群島に遮蔽された、広く深い内海水域だという点である。2001年末に、ハチソンの合併進出(NBCT3バース)は、翌年に50%以上のコンテナ取扱量増加となって大成功を取めた。寧波港務局は、この外資合併と平行して4バースを建設すると共に、北侖東部の穿山半島港区にコンテナターミナルを開発するプロジェクトを進めた。他方、香港招商局が寧波港に進出し、大樹島港(4バース)の建設に着工した。外資を積極的に導入するという点においても、寧波港が上海港と大きく異なっている。

表6 長江デルタ2大港コンテナ比較

港湾名	2004年(万TEU)	2005年速報	バース数(稼働中)	2010年までのバース増設計画
上海	1,455	1,809	31	11+?
寧波	401	521	13	14
2港合計	1,856	2,330	44	25+?

出所：図1と同じ。

2005年11月に、浙江省は、寧波港と舟山港を統合し、従来舟山港に属した北侖西方の金塘島にも、中国最大水深（18m）コンテナターミナル建設プランを掲げて、鉄鉱石、石炭、原油、コンテナ定期航路を受け入れる、上海港に次ぐ世界第2位、第3位のオールラウンド・ハブポートの建設を目指している。

このように2005年末に寧波北侖港は13バースが稼動、8バースが建設中、さらに上記の金塘島に大水深6バース規模の建設計画を有する大コンテナ港湾へと成長している。これらの全てが計画通り建設され、使用されるならば、寧波港は現在の香港（24バース）を上回る27バースとなるのである（表3参照）。

#### (6) 杭州湾大橋の建設

上海港は2005年にすでに世界一の吞吐量（4.43億トン）を記録したが、コンテナ取扱量も07年に香港を抜いて世界第2位に躍進した。もし08年にも2ケタの伸び率を保つならば、シンガポールを超えて世界一になるものと私は予測する。洋山港が順調に稼動すれば、2010年までに3,000万TEUを超えることになるからだ。

上海陸岸から30kmも遠い海上にあり、超大型コンテナ船の入出港に要する時間は24時間程度も短縮される可能性があるから、運航経費節減のメリットは大きい、デメリットも大きい。洋山港の問題として、①強風・濃霧などで東海大橋がクローズされ、本船のスケジュール変更が頻発する恐れがあること、②荷主工場から50kmほども遠くなる不便であること、また、③外高橋などの既存ターミナルからは離れすぎており、余分な横もち経費が発生することなどが考えられる。港湾当局と港湾オペレーターにとっては、洋山港の建設コストが寧波港のほぼ3倍と高い。

これとは逆に、寧波港は、上述のように港湾整備は加速され、2010年にコンテナ1,000万TEUを目標とする大港湾となった。大上海経済圏最大の貨物源である江蘇省、上海市の工場地帯から遠く離れていることが、これまでの難点であったが、現在、寧波港への距離を大幅に短縮させるバイパスブリッジ・「杭州湾跨海大橋」（36km）を建設しており、2008年に開通する計画である。そうなれば、江蘇省・蘇州、無錫などのゲートポートとして、洋山港と寧波港への距離の大差がなくなるので、荷主にとって、ハブ港は洋山港と寧波港の2港となり、二者択一のオプションが与えられ、利便性とコストを中心に上海港と寧波港は競合することになる。

洋山港に架ける「東海大橋」32kmの、二つの物流インフラのパフォーマンスが上海と寧波の競合を左右すると同時に、東アジアのロジスティクス戦略にも大きく影響を与えることになるであろう。

### 三、大上海経済圏物流ネットワークの構築に伴う影響

大上海経済圏物流ネットワークの構築に伴う影響を、①大上海経済圏の開発戦略、②大上海経済圏の製造基地、③周辺諸国港への影響に分けて考えることができる。

#### 1. 大上海経済圏の開発戦略への影響

新しい物流ネットワークの構築は、当該地域の交通資源の整備・統合をより一層促進すると共に、交通統合に伴う地域統合を促進することになる。また、新しい物流ネットワークは、上海を中心とする国際航運センター、国際製造基地を共に建設すると同時に、大上海都市圏を世界最大の都市圏に発展させるための基礎を築くために役立っている。

##### (1) 上海国際航運センターの建設への影響

近年、大上海経済圏における港群の紛争がマスコミの焦点となっている。上海は、洋山港の建設によって、大上海経済圏の中心港の地位を高める計画である。一方、浙江省は、寧波港と舟山港の一体化建設によって、上海の地位に挑みたいと考えている。さらに江蘇省は、張家港、太倉港と常熟港の3港を統合して、「蘇州港」と名づけ、大上海経済圏の港競争に参入しようとしている。中国政府はすでにこの問題に注目し、上海を中心とした「一体両翼」を趣旨とする大上海経済圏港湾戦略を打ち出した。大上海経済圏港湾戦略は、長江デルタ地域における港の域内協力を強化し、浙江省、江蘇省、上海市の三地の共存共栄を促すとともに、海運市場に占める各地の分業体制を明確にして、共に上海国際航運センターを建設するという目標を提出した。

##### (2) 製造業基地に対する影響

地理的にみれば、大上海経済圏の経済発展を妨げる二つのネック、つまり、長江と杭州湾がある。前者は長江南北の往来と交流を隔離し、後者は浙江省の東部地域とその他の地域とを分断させている。新しい交通枠組みの下で、大橋を次々とかけることによって、これまでに分断された地域が自由に往来できるようになった。他方、大上海経済圏の製造業基地は、長江沿岸と海岸線に沿って発展してきた。江蘇省は、「沿江大開発戦略」を打ち出し、長江兩岸に位置する南京、無錫、常州、蘇州、南通、揚州、鎮江、泰州の8都市を含め、400 km<sup>2</sup>にも及ぶ長江沿岸地域を中心に製造業を配置、発展させ、2010年までに全省のGDPを2000年の3倍に伸ばすように努めている。浙江省も「環杭州湾発展戦略」を打ち出し、杭州、寧波、嘉興、湖州、紹興、舟山の6都市を含めた環杭州湾地域を中心に発展し、電子情報、近代医学、石油化学、紡織、服装など

の産業集積度を高めると同時に、科学、教育事業を発展させ、生態環境のよい産業集積区域、都市群、物流ネットワークを融合した大上海経済圏の南翼をなす「黄金産業地帯」の建設を目指している。新しい大上海経済圏物流ネットワークの再構築が江蘇省の「沿江大開発戦略」と浙江省の「環杭州湾発展戦略」に大いに寄与するに違いない。

## 2. 都市間競争と都市の地位に対する影響

新しい物流ネットワークの再構築が、また大上海圏都市間の競争を激化させ、都市の発展を促すと同時に、都市の地位を大きく転換させることになる。上海から外部への主幹道路が従来の2本（上海～南京、上海～杭州）から、4本（+上海～寧波行きの杭州湾大橋、上海～南通の沿海大通り）になるにつれ、寧波と南通は、直接に上海周辺の一時間半交通圏に入る。これらの地域は後発地域ではあるが、その潜在的な能力は計りきれない。そのほかに、嘉興は交通網の整備による恩恵を最も大きく受ける都市になるであろう。嘉興は、大上海経済圏の四大都市、すなわち、上海、杭州、蘇州、寧波の一時間交通圏に位置している。浙江省が上海との協力関係を強化することを切望していることから、嘉興は、浙江省と上海とを連結するファスト・ステーションとして、大いに期待されている。大上海経済圏における都市間の競争において、上海が中心都市としての地位を揺るがすことはないだろう。しかし、この地域の二級都市間の競争が、南京、杭州、蘇州、無錫、南通、嘉興を中心に繰り上げられることになる。従って、各都市は新しい物流ネットワークの枠組みに応じて、従来の発展戦略を修正し、各地独自の優位性を発揮することにより、大上海経済圏におけるその地位向上に努力していかなければならない。

## 3. 上海港の発展と東アジアハブ港への影響

### (1) 上海港の発展と東アジアハブ港への影響

大上海経済圏における物流ネットワークの再構築が周辺諸国の経済発展にどのような影響を及ぼすかを論じるのは時期尚早であるが、ここでは、洋山港の開港とその発展に伴う影響のみを考える。洋山港の開港はやはり、これまで東アジアの中継港（ハブ港）として発展を遂げてきた香港、高雄、釜山港に大きな影響を及ぼしはじめた。香港でのコンテナ貨物中継は、上海のみならず、青島や北方諸港でもすでに顕著な荷動き減少傾向にあるが、上海は、これから重点的に発展しようとしている内陸部からの長江コンテナ水運や、沿岸ローカルポートからの洋山港への中継誘致を強化し、従来香港に出ていた貨物を上海に引き寄せることにしているからだ。

図3に示されるように、05年に香港は前年比2%しか増加していない。少なくとも3~4%程度の増加は見込んでいたはずであるが、深圳港の拡張や広州・南沙新港の出現による影響は明らかである。その結果、数年間キープしてきたコンテナポート・ランキング世界首位の座をシンガ



ポールに明け渡し、07年に上海港を下回った。今後、寧波港、深圳港が世界ランキングの上位に進むにつれて、香港が4位、5位へ転落することになるだろう。

基幹航路大型コンテナ船の、東アジアでの寄港順序は、これまでに上海の喫水制限のため、香港、釜山港へ揚げ荷を先に済ませていたが、これからの上海（洋山港）は満載状態での寄港が可能となるから、従来香港、釜山、高雄などで中継していた貨物も、上海（洋山港）へシフトするかもしれない。世界第6位の台湾・高雄港への影響は早くも2005年の実績速報に現れた。高雄港が14年ぶりにマイナス3%となったのである。釜山港の実績は07年に1,203万となり、05年の1,180万と比べて、わずかに23万増にすぎない。

香港、高雄港と比べて、将来、最もダイレクトに大きな影響を受けるのは韓国の釜山港と光陽港であろう。中国紙『第一財經日報』によれば、韓国上海総領事館が05年に洋山港の建設を調査した後にまとめた『上海物流報告』の中で、「洋山港が開港すれば、釜山港のコンテナ取扱量は最大30%も減少する」ことを指摘し、また「洋山港が完全に供用されるならば、現在の釜山港の3倍にもなる巨大なハブ港が生れる。釜山の国際コンテナの中継機能を向上させない限り、上海に勝てない」と危機感を明らかにした<sup>(20)</sup>。

## (2) 大競争に伴う大発展

しかし、これらのマイナスの影響があるだけではない。中国を中心に繰り広げられる東アジア海運市場の大競争は同時に東アジア諸国の大発展をもたらす可能性がある。東アジア海運市場の大競争によって新しいビジネスチャンスが生れ、東アジア諸国が実施する港湾競争力向上のための施策は、港、道路建設などの公共投資を増加し、新しい雇用を創出するというプラスの影響をもたらすに違いない。

例えば、香港経済発展労働局のスティープン・イブ局長は、05年12月7日に開かれた立法会（議会）会議の席上で、「香港政府はこれまでに船舶の入港手続の簡素化や港湾使用料の引き下げ、沖合いの停泊地の増設などの施策を打ち出した」ことを明らかにしたほかに、05年から香港西部の離島、大嶼山（ランタオ島）北西部での10号コンテナターミナルを建設する計画に関する環境調査を実施する方針だ」と語った。

韓国政府も、港湾競争力向上のための施策をいち早く打ち出し、北東アジアの中核ハブを目指して釜山新港の建設を推進し、光陽港の大開発を行っている。プラン通りに釜山と光陽があわせて2011年までに40バース以上の大水深ターミナルを建設するならば、1,500万TEUのキャパシティが増える。現在の日本全体の取扱量に匹敵する。韓国は、おそらく、中国及び日本フィーダ貨物中継増加を見込んで港湾拡張を進めているが、洋山港は韓国にとっては、大きな競争相手港になる。いうまでもなく、中国ローカル港（沿海、内河）のフィーダ貨物は洋山港の発展にとっ

て必要不可欠であるから、中国政府は、国策をもってしても洋山港に誘致するからである。

洋山港の開港とあたかも時期を合わせたように、05年11月に日本は、『総合物流施策大綱(2005-2009)』を閣議決定し、急速な発展を遂げている東アジアとの円滑かつ効率的ネットワークを構築するために、港の建設を含む総合物流施策を打ち出した。また、特に中国東部沿海地域に近い九州、新潟などの地域は、それぞれ異なる地域の現状を踏まえて、独自の地域発展戦略及び国際物流戦略を検討、制定し、中国との協力関係を強化しようとした。07年3月15日に私はパネリストとして、国土交通省九州地方整備局、九州運輸局が主催し、福岡市、北九州市、下関市、九州経済連合会、西日本新聞社が後援する、「国際物流シンポジウム in 北部九州 — アジア・ゲートウェイ構想の実現に向けて」と題するシンポジウム(福岡西鉄グランドホテル)に出席した。一地方のシンポジウムに300人以上の関係者が出席し、北部九州—アジア・ゲートウェイ構想に対する人々の関心がいかに高いかを表している。シンポジウムは、北部九州物流戦略チームがまとめた『北部九州国際物流戦略に関する提言』を公表した<sup>(21)</sup>。提言書が日本の福岡、北九州ではなく、「アジアの北部九州を目指す」ことに特徴がある。しかも、福岡市や北九州市など地方政府の規制や港間の違いを乗り越えて、九州全体の発展を目指すことに、前述の大上海経済圏物流ネットワークの再構築企画と似通ったところがある。提言書は、①多様なトラック、特殊トレーラーなどによる輸出入のシームレス化、②12フィート、45フィートなど多様なコンテナサービスの向上、③内陸部から臨海部へのロジスティクス・ハブへと貨物の集約による輸送コスト、事務手続などの低減、④鉄道輸送や内航フィーダとの結節機能強化などによる輸送コストの低減、⑤国際航空路線の拡充、⑥国際標準コンテナや企業のサプライチェーンに対応した道路整備による荷主から北部九州港湾・空港までの円滑な国内輸送の実現など具体的な取組方案を提言し、東アジア地域との総合的、戦略的な物流戦略を打ち出している。

私は同シンポジウムで、国際物流戦略と同時に国際人流戦略を実施することの重要性を強く訴えた。大上海経済圏の形成とその発展を促す要因の一つは、ヒトの流れを促す労働力の自由な移動である。また労働力が自由に移動することができなければ、いくら素晴らしい交通手段を提供し、物流システムを確立したとしても、その効果を十分に発揮することができない。しかし、残念ながら、国際人流を促すべき日本の入管当局は、中国からの留学生、観光客を厳しく規制しているのが現状である。07年4月期生中国人留学申請者の在留資格認定証明書の交付率がわずかに39.7%で、06年同期の55.3%を大幅に下回っている。中でも特に東京の許可率の減少が目立ち、20%までに減少した。中国からの申請者数が12,736人で全体(20,467人)の62%を占めているが、中国人の不許可者数が7,268人で、不許可者数(8,713人)の83%を占めるほどである<sup>(22)</sup>。つまり、不許可者数の比率が申請者数の比率を上回っている。中国からの個人観光客も残高証明書、不動産保証書を求められるほかに、東京入管の厳しい審査を受け、来日観光客の増加を妨げ

ている。一方、所得水準の向上を反映して中国人の海外への渡航者数が2000年の1,047万人から06年の3,452万人に急増し、うち、公務を除く個人観光者数が同563万人から同2,879万人に増加し、6年間で5.1倍にも増加した。しかし、来日者数がそれほど増えていない。

確かに来日した中国人留学生の中で、来日の目的と違う悪事を働く者がいる。しかし、これはごく限られた少数の者であり、来日した中国人留学生の多くは、生活費が高い日本で、必死に勉強し、各大学で優秀な成績を取めている。張ゼミを例にみれば、07年だけでも9人の卒業生が大学院の試験に合格し、進学している。中国からの留学生、観光客の入国申請に対する日本入管の「敵視政策」を改めない限り、日本政府がこれから進めようとする国際人流促進政策が実施できないばかりでなく、せっかく公布された『総合物流施策大綱』や国際物流の促進対策もその効果を発揮することができず、絵に描いた餅になりかねない。

### 結びにかえて — 東アジアの競争と共栄を目指して —

いずれにせよ、われわれはいま東アジア地域の国際物流が中国を中心に動くという新しい時代を迎えようとしている。この新しい国際競争の時代のキーワードは、競争と共栄である。以上で分析した中国の例からも分かるように、上海港の発展がある意味では寧波港など周辺港湾との激しい競争によって生まれた賜物である。競争がなければ、大上海経済圏の発展と繁栄が考えられない。日本も国際競争に参加し、主要港の国際競争力を強化する必要がある。

東亜経済共同体を目指し、競争と共栄の視点を取り入れさえすれば、東アジア地域の国、地域は、それぞれの利益と地域全体の利益をwin-winにもっていくことが可能になるであろう。

#### 付 記

本稿は平成19年度文科省科研研究プロジェクト研究成果の一部である。

#### 注釈と参考文献

- (1) 『中国統計摘要 06年』中国統計出版社、2006年、652頁。
- (2) 『国土交通白書、平成16年度』。
- (3) 商船三井営業調査室の報告書による。
- (4) 国家統計局『国家統計年鑑 2007年』中国統計出版社、2007年。
- (5) 王榮華主編『2007年：創新長三角』社会科学文献出版社、2007年5月、33-34頁。
- (6) 日本国際貿易促進協会『国際貿易』07年3月6日。
- (7) 前掲書。
- (8) 中国交通部『長江三角州公路、水路現代化發展規劃綱要』及び『国家高速公路發展規劃』2004年3月15日。
- (9) ジェトロ上海センター能多伸一「上海物流ビジネス事情」ジェトロ『中国経済』2007年10月号、8-10頁。

- (10) 「十五規劃 鉄道投資 12500 億元建新線 17,000<sup>キ</sup>」中国建材網, 2006 年 10 月 17 日。
- (11) 『中国統計摘要 07 年』中国統計出版社, 2007 年, 165 頁。
- (12) 『日本経済新聞』2008 年 1 月 2 日。
- (13) 新華網, 2008 年 1 月 2 日検索。
- (14) 『中国物流新聞』2006 年 10 月 17 日。
- (15) 交通部 HP, 2006 年 4 月 21 日検索。
- (16) 『日本経済新聞』2005 年 12 月 11 日。
- (17) 上海市政府 HP による。2007 年 5 月 21 日検索。
- (18) 上海臨港新城 HP による。2007 年 7 月 21 日検索。
- (19) 上海臨港新城 HP による。2007 年 7 月 21 日検索。
- (20) 『第一財經日報』2005 年 12 月 12 日。
- (21) 北部九州国際物流戦略チーム『北部九州国際物流戦略に関する提言 — 東アジアの北部九州を目指して』2007 年 3 月 15 日。
- (22) 数値は日本語教育振興協会が発表した中間報告により引用。

## Reconstruction of International Logistics Network and Port Strategy of the Yangtze River Delta Region in China

Jixun Zhang and Jinan Zhang

### **Abstract**

Chinese economy is experiencing rapid growth, especially in the Yangtze River Delta region. Together with personnel and capital flow, material transport is also on the rise and grows in a very large scale. In order to promote personnel and material flow, the Chinese government changed its attitude toward the transportation industry and repositioned the industry as a resource. The government is trying to reconstruct a new logistics network through consolidation, among which port construction and consolidation is a crucial part. Therefore, this article will first discuss the economic development and transportation status in the Yangtze River Delta region, and explain its features and current issues. Then, it will focus on world renowned Shanghai Yangshan International Deep Water Port, explaining port construction situation in the Yangtze River Delta region, and the impact of port development on surrounding regions and other Asian countries.

**Keywords:** The Shanghai Economic Circle, Yangshan Port, The Donghai Bridge, New traffic system, Logistics market