

World Watching 232

ワールド・ウォッチング



竹村 淳一

国際港湾協会 (IAPH)
事務局次長

本年2月中国政府は、広東・香港・マカオ大湾区（ベイエリア）を2035年までに世界的ベイエリアとして発展させることを目標とした「広東・香港・マカオ大湾区発展計画綱要」を発表した。5月に筆者は、国際港湾協会（IAPH）の広州総会2019に参加し、発展著しい広州港南沙港区を訪問する機会を得たので、同港区の近況及び世界一のコンテナ取扱規模を誇る広東・香港・マカオベイエリアの開発計画について報告する。



広州港の概要

広州港が所在する広州市は、広東省の省都で、人口は1,450万人。中国華南地方の経済社会の中心である。深圳市（人口1,220万人）等も含めた広東省の人口は約1.1億人。GDPは9兆元と中国全体の約11%を占める中国最大の省であるとともに、自動車製造など1,640社の日系企業が進出するなど、日本との経済の結びつきも深い。

広州港は珠江河口に位置し、秦、漢の時代から海のシルクロードの起点として繁栄してきた。特に清代には中国唯一の対外窓口港の役割を担うなど、華南、中国全体の海の玄関として2000年以上の繁栄の歴史を有している。港は、内港、黄埔、新沙、南

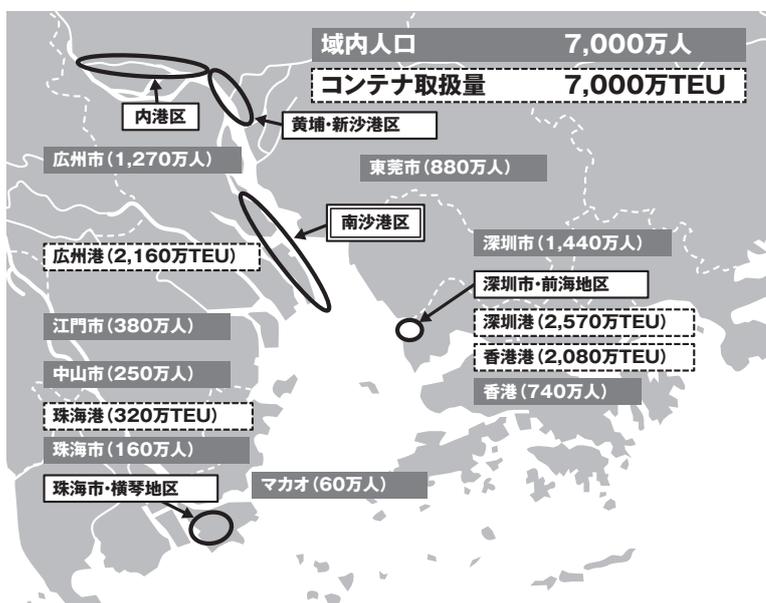
「一带一路」の中核 大湾区開発計画と 広州港南沙港区

沙の4港区から構成されている。最新の南沙港区以外の3港区は河川港で水深が浅い。珠江デルタには、年間取扱量が2,000万TEUを超える港湾が香港港、深圳港、広州港と2018年現在で3港存在している（塩田港等一部デルタ外のターミナルもあるため、デルタ全体の取扱量は約7,000万TEU）が、南沙港区が供用されるまでは、珠江東岸の香港港、深圳港にしか基幹航路が存在せず、湾奥及び西岸地区からは船などによる輸送に依存せざるを得なかった。大水深岸壁を有する南沙港区の開発により、悲願であった広州港への基幹航路の就航が可能となった。



広東・香港・マカオ大湾区計画

2019年2月18日、中国共産党中央委員会及び国務院は、「粤港澳大湾区発展計画綱要」を発表した（粤港澳は広東、香港、マカオの意）。計画対象地域は、広州、深圳等広東省の珠江デルタ9都市と香港・マカオで、総面積5.6万km²、人口7,000



万人、経済規模10兆元を擁している。この地区は中国内で最も開放度が高く、経済活力が最も高い地域の一つで、中国の国家発展において重要な戦略的位置にある。

計画では、大湾区建設の戦略的な位置づけの一つとして、新しい科学技術革命の下、世界一流の新興産業、先端産業、サービス業基地を築くことで世界レベルの都市群の建設を進め、中国全土の開放型経済新体制への移行に先駆けた模範的な牽引役となることを掲げている。加えて、計画対象地域は、中国の「一帯一路」におけるシルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードが連結・融合した相乗効果を発揮させる重要な支えであり、国際物流の中核機能及び国際、国内の2つの市場の連結機能を期待している。更に、香港、マカオにおける「一国二制度」を維持しつつ、両地域を初めて中国の地域発展計画の中に組み入れた計画であることから、中国本土と香港・マカオとの協力を深めつつ、これからの新時代における「一国」として中国の富国繁栄の共有を目指すことが期待されている旨、計画の序文で謳っている。

大湾区建設のために取組む具体的内容として、国際科学技術イノベーションセンターの建設、総合交通システム構築や情報インフラのアップグレード、エネルギー、水資源等のインフラ相互接続、国際競争力のある産業システムの構築、生態系保全、質の高い生活圏の構築などを掲げている。時間軸的發展目標として、2022年までに世界的ベイエリアの基礎形成、2035年までに世界的ベイエリアの完成を掲げており、本計画はそのためのガイドラインであるとしている。

なお、大湾区計画作成を主導した林念修國務院国家發展改革委員会（発改委）副主任（副大臣級）は、2018年7月に先進ベイエリア視察として、東京港ミナトリエから東京湾を視察している。筆者は説明者として視察に同行したが、羽田空港拡張時の東京港の航路との機能配置の調整やお台場地区の緑や歴史資産の保全等の取組みに強い印象を受け、東京湾の視察に今後も同僚をぜひ派遣したい旨を林副主任が総括したことが印象に残っている。今回の計画の中でも「金山銀山は緑の山川に及ばない」理念のもと、生態系の保全への取組みが強調されている。



南沙港区の開発

広東・香港・マカオ大湾区計画では、南沙港区を含む珠江西岸地区の發展水準を高め、東西兩岸の共同發展を促進すること及び廣州南沙地区が深圳前海、珠海横琴地区とともに開発と建設を加速



廣州港コンテナターミナル

する重要プラットフォームである等、南沙港区とその背後地はベイエリア開発の最優先地区と位置付けられている。

南沙港区は2004年に第1期4バースを供用開始し、2007年に第2期6バース、2014年と2017年に第3期6バースを供用している。2019年5月現在、16バース（水深15.5m～17m、岸壁延長5,718m、ガントリークレーン60基）を有し、2020年にはオンドックレールを運用する予定である。先述のように以前は珠江湾奥及び西岸側に大型コンテナ船が就航可能な岸壁がなく、東岸の香港、深圳への船による輸送に依存せざるを得ず、南沙港の供用は広州市にとって悲願だった。コンテナ取扱量は2018年、南沙港区で1,557万TEU（国際556万TEU、国内1,001万TEU）扱っている。同じ珠江デルタにある深圳港は、香港港と比較してコストの安さをセールスポイントとして取扱量を伸ばしてきたが、南沙港区は、深圳港と比較してドレッジの安さ（3割～5割）を売りとして取扱量を急速に伸ばしている（241万TEU（2006年）→1,557万TEU（2018年））。

ベイエリア計画において、香港港はこれまでの海事クラスターの集積を生かした海運拠点として、廣州港、深圳港は地場の産業を支える港湾として、發展の方向が示されている。しかし廣州港、深圳港における大規模コンテナターミナルの開発、背後地域の産業開発や香港珠海澳門大橋やオンドックレール等の交通インフラ開発等により、これまでの役割が大きく変わることも想定される。世界一のコンテナ取扱い地域であるのみならず、ベイエリア内での各港の役割の変化を含めて当該港の今後の動静を注視していく必要がある。

【参考文献】

国際港湾協会（IAPH）廣州總會2019資料
南沙港区HP：<https://portofnansha.com/>
粵港澳大湾区發展計画綱要（仮訳）、ジェトロ香港事務所、2019年4月
在廣州日本国総領事館HP：https://www.guangzhou.cn.emb-japan.go.jp/basicinfo/gd_data.htm