





旅客ターミナル地区の埠頭。旧式のクレーンが林立している。



大窯湾及び大孤山半島の開発計画図

核となるプロジェクトである大窯湾と大孤山半島の開発プロジェクトの概略を紹介する。

大窯湾では既に水深13.5m~17.8mのコンテナバースを6バース整備すべく、コンテナターミナルの第II期整備事業が進められている。この内、2バースは7月8日には運営が開始された。運営に当たるのは、大連港コンテナターミナル会社、PSA中国、COSCO、それにマースクグループの合併会社である。2008年までに残りの4バースを完成させることとしており、取扱能力は2.8百万TEUとなる。さらに、取扱能力3.2百万TEUの第III期計画も予定されており、2010年までに1,000万TEUのコンテナを取り扱うことを目論んでいる。

この第II期コンテナターミナルの背後には、大連保税物流園区が設けられている。これは、保税区和港湾を一体化させ、輸出貨物に対しても区域内では関税制度上「国外」と見なされるのが大きな特徴であり、蔵置税の還付に係る期

間短縮できるほか、国内での貨物の保税輸送が可能になるなどのメリットを持つ新しい制度である。当園区は、上海の外高橋に次ぐものとして昨年8月に国務院より認定され、全体計画7.6km<sup>2</sup>のうち1.5km<sup>2</sup>の規模で運用を開始した。

一方、コンテナターミナル以外の整備も進められている。大窯湾奥部においては、日本郵船、COSCOとの合併により自動車専用ROROターミナルを2006年春に運用開始する予定である。5万DWT級の船舶を同時に2隻着岸可能であり、年間78万台の処理能力を持つ施設である。大孤山半島では、30万DWT級の磁石船接岸施設が昨年6月に完成し、東北内陸部の需要を賄うため鉄磁石の輸入が開始され、既に1年間で800万トンの実績となっている。最終的には、取扱能力2,000万トン、貯蔵能力600万トンの施設整備を行う予定である。また、石油製品や液化化学製品の国際的な中継基地となるための30万DWT級の原油バースを始めとした整備も着々と進められている。さらに、穀物の中継輸送、貯蔵等の機能を有する食料基地も取扱能力500万トン規模で整備されており、穀物市場の情報提供など最新のITを駆使した運営が行われている。

## 最後に

以上の通り大連港におけるプロジェクトはどれもこれも驚嘆に値する規模であるが、背後圏人口が我が国に近いという事実からすれば、「計画貨物量を日本流に需要予測しても同程度になるかも」と変に納得してしまう。大連市長の自信に満ちた講演を聴き、現場を見て関係者から話を聞くに及び、これらのプロジェクトは確実に実現されるという強い思いを抱くと共に、中国における成長へのエネルギーを強く感じた。