

World Watching 86

ワールド・ウォッチング

深圳港ダチャン湾 CTの開発 ～珠江デルタ地域～



柴崎 隆一

国土技術政策総合研究所
港湾研究部主任研究官

(3月まで中国清華大学
現代物流研究センター
客員研究員)



図1 珠江デルタとダチャン湾コンテナターミナルの位置
(Da Chan Bay Terminal One資料に筆者加筆)



はじめに

2007年5月3日付けFairplay誌等によれば、香港港の2007年第1四半期(1月～3月)におけるコンテナ取扱量は550万TEU(前年同期比2.3%増)となり、史上初めて上海港(588万TEU、同28%増)に抜かれ、世界3位¹⁾となった。2005年に年間取扱量で6年ぶりに世界1位の座をシンガポール港に明け渡したときと同じく、この状況は事前に予想されていたこともあり、香港ではそれほど過敏な反応は起きていないようである。しかし、中国本土の高度経済成長が継続するなか、香港経済の地位が相対的に低下しつつあることを実感している人々にとっては、来年にも予想される、現在世界4位の深圳港(2007年第1四半期426万TEU、前年同期比8.2%増)に抜かれる事態のほうが深刻かもしれない。その決定打となるのが、本稿で取り上げる、今年末にもオープンが予定される深圳市第4のコンテナターミナル、ダチャン(大鏟:Da Chan)湾コンテナターミナルである。



ダチャン湾コンテナターミナルの概要

ダチャン湾コンテナターミナル(以後DCB-CTと表記)は、深圳市の西側、珠江デルタ内の、経済特区のすぐ外側に位置する(図1)。同じく深圳市西側に位置する蛇口・赤湾の各ターミナルより直線距離で10kmほど北西にあり、広州・東莞など珠江デルタ内の主要都市にも比較的近く、深圳宝安空港からも約10kmという好立地である。

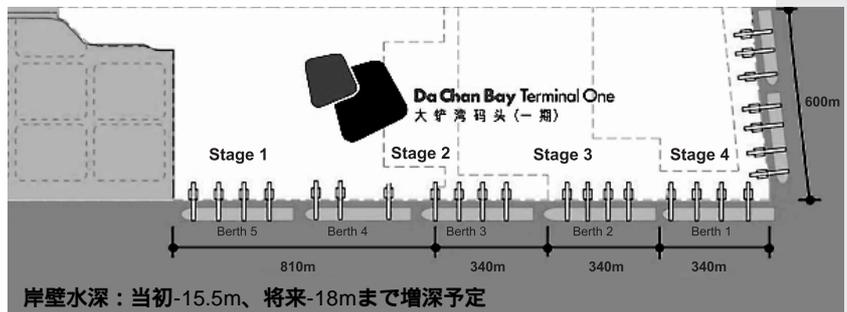
DCB-CTのプロジェクト自体は4期22バース計画さ

れており、このうち1期ターミナルの工事が2005年7月に開始され、最初の2バースが本年末にオープン予定となっている。第1期全7バースの建設(総投資額:約70億人民元 約1,100億円)は、2005年に設立された、深圳市政府の所有する深圳ダチャン湾港投資発展会社(35%)と香港のModern Terminals(65%)による合併会社(深圳ダチャン湾港現代発展会社)によって行われており、開業後の実質的なターミナルの運営は、ハチソンに並ぶ香港港の2大オペレータの1つであるModern Terminals(以下MTLと表記)によって行われる予定である。香港のターミナルオペレータの海外進出という点では、MTLのライバルであるハチソンの方がかなり先行していたが、DCB-CTは、MTLが初めて香港以外の主要港において運営に本格的に関わるケース²⁾として注目されている。

第1期7バースのうち、今年末に開業予定の2バースを含めた5バースが大水深バースとなる予定(図2参照)で、当初の岸壁水深は-15.5mを確保し、将来は-18mまで増深する計画である。これにあわせ、深圳市政府は、23.7kmにおよぶ水深15.8mのアクセス航路(「銅鼓航道」)の浚渫を行っているものの、流砂の多い珠江デルタ内で継続的に大水深のバースや航路を確保するのは、相当難題であると予想される。また、陸上アクセスについては、周辺地域には既に広深高速などの幹線道路が整備されているうえ、さらに、DCB-CTの直背後を通過する第2広深高速(2010年開通予定)や、これとリンクし、香港九龍半

島との間を橋梁で結ぶ深港西部通道（本年7月開通予定）の整備などが進められている。

筆者らが本年3月に訪れた時点では、まだターミナルの全貌を予想するのが難しい状況であった（写真）が、7月頃に整地を完了して舗装・荷役機械の搬入を開始し、年末に予定されている開業に間に合わせたい、とのことであった。また、その他の特筆すべき事項として、中国全体が共有する輸出貨物偏重への対策として、貴重な輸入品である古紙専用の荷役設備の整備し他港との差別化を図る予定であることをあけておく。



	Stage 1	Stage 2	Stage 3	Stage 4
バース延長 (m)	810	340	1,280	-
敷地面積 (ha)	46.5	12	34.1	19.5
バース数	2	1	2	-
オープン予定時期	2007年末	2008年中頃	2008年後半	2009年中頃

図2 ダチャン湾コンテナターミナル1期の概要（Da Chan Bay Terminal One資料より）



珠江デルタ地域における
港湾開発と港湾間競争

DCB-CTは、塩田・蛇口・赤湾³⁾に次ぐ、深圳市4番目のコンテナターミナルである。このほかにも、珠江デルタ地域は、地域経済と輸出産業の強力な発展を背景に、これまでこの地域のコンテナ輸送を牽引してきた香港の青衣葵涌コンテナターミナル（1604万TEU、2006年）や、2004年に最初のバースが開業した広州南沙ターミナル（同238万TEU）など、大ターミナルを多く抱えている。これらのターミナルのほとんどで、今後もバース新設等の拡張工事や計画立案が行われているうえ、東莞・中山・珠海などの各都市でも、コンテナターミナルの拡張や建設が計画されている。これまでは、珠江デルタ地域全体で貨物需要が増大し続けていることもあり、どのターミナルも順調に取扱量を伸ばしてきたといえるものの、冒頭にも述べたように、今後は、地域内の港湾間競争も激しくなるだろう。実際に、香港港では、青衣葵涌コンテナターミナルの貨物取扱いは順調に伸びている一方で、その他のターミナル（439万TEU）や香港独特の洋上荷役（Midstream：310万TEU）の取扱いは横ばいか減少傾向にあり、地域内の貨物競争が激しくなっていることが伺える。

このような状況下で、DCB-CT建設プロジェクトは進められている。DCB-CT関係者は、上記のような先行ターミナルに対し、香港青衣葵涌コンテナターミナルや深圳市東部に位置する塩田国際コンテナターミナル（YICT）に対しては市場アクセス性の高さで、中国政府系企業が運営する広州南沙ターミナル⁴⁾に対してはMTLのターミナル運営や営業に関するこれまでのノウハウを活かすことで、それぞれ優位に立ち、また、自身も資本参加している蛇口・赤湾の



ダチャン湾コンテナターミナル建設の様子（2007年3月）

各ターミナルとは連携のメリットを活かすことで自ターミナルの存在価値を高めることができると考えているようである。筆者にとっては、市場アクセスの面では最も有利と思われる広州南沙ターミナルよりも、MTLの香港におけるライバルであるハチソンが運営するYICTを、競争相手としてより強く意識していた点に、メジャー・ターミナルオペレータの自負とライバル意識を垣間見ることができ興味深かったが、いずれにしても、DCB-CTの開業（およびその後の成長）は、珠江デルタ地域の各ターミナルに少なからぬ影響をもたらすものと考えられ、今後も同地域からますます目が離せない。

謝辞：貴重な情報を提供いただきました、横浜香港代表の高谷様に感謝申し上げます。

- 1) コンテナ取扱量世界1位はシンガポール港（2007年第1四半期658万TEU、前年同期比14%増）である。
- 2) これまで、MTLの主要株主（27%保有）であるChina Merchantsが中国本土のコンテナターミナルの投資・運営に参入するケースはあったが、香港港におけるターミナル運営のノウハウを直接持つMTL自身の資本参加は、同じ深圳市の蛇口・赤湾への部分的な参加および蘇州市太倉港の運営参加のみにとどまっており、主要港湾のターミナルにおいて投資総額の過半数を超え、運営を行うケースは初めてである。
- 3) 塩田・蛇口・赤湾各ターミナルにおける2006年のコンテナ取扱量は、それぞれ887万TEU、279万TEU、526万TEUである。
- 4) 2006年末に開業した南沙2期ターミナルは、CoscoとShina Shippingの中国本土系海運2社が資本参加している。