

# World Watching 99

ワールド・ウォッチング

## 融合・発展する珠江デルタ ワールド・クラスを目指すCTの 地域・国際戦略



中野 宏幸

国土交通省  
(官民交流で三井物産に出向中)

珠江デルタ地帯では、香港、深圳港など、各拠点港湾が成長・競争しながら、地域・海外戦略を展開している。香港は、関税のないフリーポートであり、外貨建て決済も自由で、年中無休の24時間営業などの優位性を有し、本土と世界各地に貨物船が就航する国際物流拠点として機能している。しかしながら最近では、中国深圳や広州など本土から直接出荷する形態が増加し、これらの港の取扱量が急速に拡大し、猛追を受けつつも、ターミナル間では戦略的連携を図る動きを強めている。本論では、香港と隣接する深圳港のなかでも、進捗著しい塩田とダチャン地区の最新状況を報告したい。



### 香港と深圳の経済的融合

香港の2007年のコンテナ取扱量は、2,399万TEU(対前年2%増)で、その72%にあたる1,732万TEUは、葵涌青衣(クワイチュン)で扱われている。香港返還後は、1国2制度であるが、実質ベースでは、本土との融合が急速に進んでいる。香港特別行政区は2007年8月、深圳市政府は2007年11月にそれぞれ、2020年までに両都市が一大都市圏を形成するとの方針を固めており、両都市を結ぶ交通インフラの整備とともに、7つの分野で本格的に協力することで合意している。1つの都市圏となると、人口2千万人、GDP30兆円を越す経済圏となり、世界の大都市と肩を並べることになる。

他方、深圳では、塩田、赤湾、蛇口、ダチャンの4つの地区のコンテナ・ターミナルが稼働してい



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
香港	1,782	1,914	2,044	2,198	2,260	2,353	2,399
深圳港	507	761	1,065	1,365	1,620	1,847	2,110

香港と深圳港のコンテナ取扱量の推移(単位:万TEU)

る。2007年のコンテナ取扱量は、2,110万TEU(対前年14.2%増)であり、世界第4位である。このうち、約半分の1,000万TEUが東岸の塩田地区で取り扱われている。



### 深圳東岸の塩田地区

塩田地区は、大水深を確保できる良港である。同地区のコンテナ・ターミナルは、ハチソンポートホールディング(HPH: Hutchinson Port Holdings)と塩田港グループ(Shenzhen Yantian Port Group Co., Ltd)の合弁会社である塩田国際コンテナ・ターミナル(YICT: Yantian International Container Terminals Limited)が運営しており、臨港線(平塩鉄道)運営やアクセス道路への投資、コンテナデポやトラックサービスなど、ポートサービスのトータル・プロバイダーとしての機能提供を目指している。ターミナル管理では、次世代コンピューター・コントロール・システムを導入し、顧客がコンテナの動きを常時トレースできるようにするなど、荷主サービスの向上策を講じている。

工期は4期に分かれ、第1期2バース、第2期3バース、第3期4バースの合計9バース及び拡張工事の6バースのうちの4バースは終了しており、残る2バースも2010年までに完成する予定である。完成すると、344haの敷地に、15のコンテナ・バース、71台のガントリークレーン、286台のトランスファークレーンで運用が行われることになる。また、塩田地区は、道路改革プロジェクトによる高速道路との接続により、珠江デルタ地帯から塩田地区までのアクセス時間が2時間に短縮されている。



塩田地区／コンテナ・ターミナル全景（出典：YICT資料）



ダチャン地区／供用開始した2バース



塩田地区／コンテナ・ターミナルの状況



ダチャン地区／ターミナル・ゲート（左）とターミナルビルからみた第2期工事地区の状況（右）



40フィートコンテナを2つ同時に扱う  
ガントリークレーン

同地区では、「通関改革」が率先実施されており、EDIでの事前申告による検査効率化のほか、CCTVによる24時間業務監視体制等が行われている。

コンテナは、20フィート、40フィートのほかに、北米等向けに45フィート、48フィート、53フィートといったタイプが取り扱われている。ガントリークレーンでは、40フィートのコンテナを同時に扱えるタイプも導入され、荷役の効率化が図られている。

YICTでは、環境配慮政策や社会貢献活動が重視されている。即ち、ガントリークレーンの駆動原動力のディーゼル式から電化への変更やYICT保有トラックへの環境にやさしいガソリンの使用に加え、四川地震や慈善活動への寄付、小学校の設置、大学のインターンシップの受け入れ、環境保護面からの植樹活動への参画、ボランティア組織との連携などの活動が行われている。



### 急成長する深圳西岸のダチャン地区

さて、深圳西岸では、ダチャン湾で、コンテナの取扱いが開始された。第1期（112ha）は、2007年12月に、2バースが供用開始されており、残る5バースは、2009年半ばに完成する予定である。運営会社は、深圳市の100%子会社である深圳ダチャン湾投資発展会社（Shenzhen Dachan Bay Port Investment and Development Co.,Ltd）（35%）と香港のモダンター

ミナル（MTL: Modern Terminals Limited）（65%）の合弁会社である。リードタイムの優位性からシンターランドからのアクセスはトラックが主流となるが、珠江からのバース輸送への依存度も高くなるので、外航と内航の積替えも、このターミナルで行われることになるとのことであった。水深は、当初段階でも15.5mを確保し、12,000TEUの船舶の接岸を可能としており、将来的には18mの水深を確保していくこととしている。

フルコンテナ積載トラックは、ゲートでコンテナヤードの積載チケットをもらうが、混載貨物は、ターミナル背後地に整備予定のロジスティクス基地で取り扱われることになる。



### おわりに

コンテナ・ターミナル運営では、ハチソンが香港と塩田、モダンターミナルが香港とダチャンと、それぞれ運営を行い、経営的視点から役割分担を意識しつつ、全体の取扱量を伸ばしている。2008年5月のインタビューでは、YICTは、塩田と香港との比較において、塩田の輸出におけるコスト面での優位性、香港の輸入における通関手続き面での優位性を意識しているとのことであった。隣接地域では、広州の南沙コンテナ・ターミナルの機能拡充、さらには上海港では、上海国際港務（集団）有限公司（SIPG）が揚子江の物流を掌握しつつ、北東アジアさらには国際戦略を展開しようとしている。

急激に変化する中国マーケット、中国とベトナム等の隣接国、アジア全域へと視点を広げ、港湾・海運、背後圏の物流の動きを把握・分析するとともに、各主体の動きを注視しつつ、我が国としての港湾戦略を強力に推進していくことが望まれる。なお、出典明記以外の本文中の写真は、全て筆者が2008年5月に撮影したものである。