

World Watching 101

ワールド・ウォッチング



汪 正仁

立命館アジア太平洋大学
大学院経営管理研究科 (MBA)
教授

台湾の首都台北の近郊に新しい外貿拠点港として台北港の開発が進んでいる。台湾で初めての大規模な民活方式によるコンテナターミナル（以下、CTとする）が建設され、その開港を間近に控える台北港の概要を紹介する。



台北港の位置づけ

2007年に台湾の交通部（日本の国土交通省に相当）が台北港（1999年に淡水港から台北港へ港名変更。2004年1月から基隆港の補助港（国際港）として位置づけられる）における短期、中期、長期の港湾開発計画を公布した。

基隆港は三方を山に囲まれ、背後地は狭く、しかもCTの奥行きは浅いため、発展が制限されている。そのため、多くの大手外国船社が基隆港の代わりに高雄港に寄港し、台湾の北部を目的地とする輸入貨物は高雄港から北部まで運ばれている。これは船社や輸入業者にとってコストの負担と無駄な時間の浪費となっている。

そもそも、台湾の北西側に位置する台北港の開発は、台湾の東部にある、大理石や砂利、セメントなどのバルク貨物を取り扱う花蓮港（台北港から124海里）に、河川から毎年流れ込んでいる大量の砂利を扱うための置き場として始まった。

また、将来的に台湾と中国と「三通」（通商、通信、通航の直接化）が見込まれ、バルク貨物やコンテナ貨物を取り扱うための一般埠頭とCTの開発計画が盛り込まれている。

台北港は台北市の北西へ12km離れた台北県八里郷に位置する。淡水河の入口の立地し、西南側に



台湾の新たな外貿拠点 台北港の開発

観音山があり、西側は台湾海峡に面し、基隆港から34海里、台中港から87海里、中国の福州港からも134海里と近く、基幹航路の視点からみれば、地理的優位性に恵まれている。また、北部の桃園国際空港にも近く（30km）、第1期CT完成の暁には、同港が台湾北部の国際複合一貫輸送に大きな役割を果たすものとみられる。

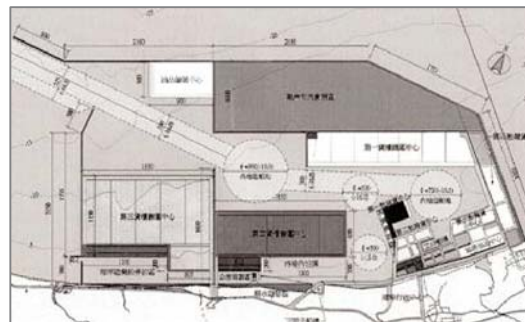


台北港の開発戦略

台北港は交通部が管轄する基隆港湾局によって管理される。同港（潮位差1.93m）は天然港である基隆港と違って、海を埋め立て開発された人工港である。その総面積は3,102ha（陸上面積1,038ha、水域面積2,064ha）であり、基隆港の8倍の広さとなっている。

台北港の開発は、台湾で初めてBOT（建設・運営・移転）の形（50年の使用権、2003年8月～2053年8月）で、台湾の大手船社である長栄海運、萬海海運、および陽明海運のコンソーシアム（台北貨櫃碼頭公司）が203.15億台湾元の建設費を出資し、第1期CT（7バース、岸壁延長2,302m、年間コンテナ取扱能力400万TEU）の建設・管理・運営が行われる。その持ち株は、それぞれ50%、40%、10%となっている。

また、長期計画には、第1期CTの斜め対岸に、第2期CTと第3期CTの開発計画が盛り込まれている。一方、港湾開発における防波堤の建設、航路



台北港の平面図（資料：基隆港湾局）

浚渫、埋め立て工事に当たっての建設費は基隆港湾局、背後地への連絡道路は交通部の国家道路建設局が負担する。

また、石炭や砂利を取り扱う第1～第3の一般埠頭（建設費は基隆港湾局が負担）、および石炭や砂利を取り扱う際、発生する粉塵による大気汚染を防ぐために、石炭と砂利を貯蔵する密閉式倉庫（嘉新セメントが入札、2008年12月に完成する予定）をも建設している。



自由貿易港区と周辺開発

将来的に「三通」の実現に伴う中台間の直接貿易が見込まれ、台北港の域内に「台北自由貿易港区」（敷地面積79ha）も設けられた。同自由貿易港区の設置に関する条件は、2003年7月に公布された「自由貿易港区設置管理条例」に盛り込まれた。その具体的内容は、国際空港、国際港の管轄区域内及び輸出加工区、科学工業区等に設けられた管轄区域を「自由貿易港区」として、輸出入に拘わらず、区域内における貨物の自由な流通が認められる、というものである。また、輸入税、貨物税、営業税の課税も免除される。これを基に、2004年9月には基隆港、高雄港、台北港、台中港、および桃園国際空港の自由貿易港区に進出する企業の運営・管理に関わる「自由貿易港区事業运营管理办法」が公布された。

また、台北港の長期的な発展を図るために、台北県政府が台北港の近くにある八里および林口地区を含む1,138haの用地を「台北港特定区」として開発する予定である。同区には物流、運輸、倉庫、会議センター、レジャー施設、ホテルなどが設けられる。

台北港の背後地へのアクセスは、2002年4月に開通した「台15線」（第一期連絡道路）を除き、第二期連絡道路（台61甲線）、八里と林口火力発電所間（台61線）の道路の幅の拡張工事（20mから40m、2006年7月に完工）および八里/新店線の八里/五股区間（台64線、2008年12月に完工する予定）の3つの連絡道路がある。

特に、台15線の臨港道路は台湾の西海岸を走る「西浜快速道路」とつないでいるため、台北港に入る輸入貨物は、この快速道路を利用して速やかに目的地まで届けられ、また、台北港経由の国際複合一貫輸送の中継貨物は、速やかに桃園国際空港まで（30km、20分）運ぶことができる。

一方、台湾北部の工業団地である「五股工業区」「林口工業区」「幼獅工業区」「観音工業区」「新竹工業区」「新竹科学園区」は台北港に近いと、これらの工業団地に進出するメーカーは輸出入貨物の内陸輸送費も大幅に削減できる。



建設中の台北港の風景（筆者撮影）



今後の展望

台湾の交通部は台湾の港湾（基隆港、台北港、台中港、高雄港）における国際競争力を一層高めるために、港湾開発・運営・管理の民営化に相当な力を入れている。例えば、2009年1月に稼動する台北港や、現在、建設中の高雄港第6CT（BOTの形で、陽明海運によるターミナルの開発・運営・管理）など、将来的には、必要に応じて、BOTによる基隆港や台中港の新港湾開発も考えられている。

既述した通り、台北港の総面積は基隆港の8倍であり、しかも、台湾全体の輸入貨物の60%は北部に集中し、地理的優位性に恵まれた台北港に寄港することによって、船社は、わざわざ高雄港に寄港する必要はなくなり、コストと時間を大幅に節約することが可能となる。2009年1月の第1期CT稼動に伴って、外国の大手船社が徐々に台北港に寄港するようになると見られている。

筆者による基隆港湾局への聞き取り調査によると、2014年に台北港の第1期CTの7バースがフル稼働する暁に、基隆港と高雄港から毎年、台北港に移っていく貨物はそれぞれ50万～60万TEUと60万～70万TEUに達すると予測される。また、将来の「三通」に伴って発生する輸出入貨物の急増が見込まれ台北港は、基隆港を代替して台湾の北部の重要な国際港湾になると見られる。そこで、東アジアの国際物流における台北港は一層大きな役割を果たしていると思われる。