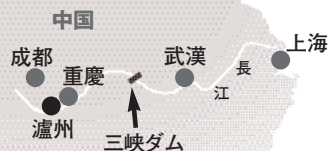


World Watching 118

ワールド・ウォッチング



瀘州港を活用した自動車生産ロジスティクス



久米 秀俊

国土交通省北陸信越運輸局次長



はじめに

四川省瀘州市は、辛党には白酒（バイチューー）の生産地として有名だ。上海から長江をさかのぼること約2,700kmの四川盆地のほぼ中央に位置し、四川省、重慶市、貴州省、雲南省にまたがることから、古くから交易の場所として栄えてきた。

1990年代以降、中国では国策として西部大開発を進める中で、瀘州市に位置する瀘州港は、四川省、貴州省等の開発を支えるインフラとして新たな役割を担うこととなった。四川省の省都である成都に工場を建設した日系自動車メーカーが、瀘州港を上海・天津などの中国沿岸部や日本などからの原材料や部品の調達拠点として、長江河川水運を活用するようになったからだ。

平成21年8月、一橋大学グローバルロジスティクス研究会（座長：根本敏則一橋大学教授）の中国内陸部現地調査に団員として参加し、瀘州港を見学する機会を得た。瀘州港の港湾活動及び同港を活用した日系自動車メーカーの部品調達の概要を紹介する。



瀘州港コンテナターミナル

瀘州港は、四川省立地企業の部品調達、製品配送に重要な役割を担う同省で唯一コンテナを取り扱える港湾であり、成都から約200km南東に位置している。2003年に供用開始されたばかりだが、取扱貨物量の伸びは著しく、2003年のコンテナ貨物取扱量は1,655TEUだったのに対し、2008年には66,237TEUと実に40倍となった。

瀘州港コンテナターミナルは、日本のコンテナターミナルでは見られない特徴を有している。通常、コンテナターミナルでは、コンテナ船の高さは岸壁の舗装部分よりもはるかに高くなるはずであるが、ここでは、岸壁のはるか下部にコンテナ船が接岸している。実は、ここでは、増水時と渇水時で10mを超える水位差があり、渇水時でも3.5mの水深を確保し、増水時にも岸壁があふれないことが必須になる。このため、渇水時の水位に近かった現地調査時には、岸壁面から10mほど下に水面があり、そこに船が浮かんでいるわけだ。

係留施設設置場所の水底からエプロン面までの平均的な高さは、13.5mである。最大の渇水時においても3.5mの水深は確保されており、約100TEUを積載可能な1,500トン級のコンテナ船の接岸が可能である。また、通常水位時には、300TEU積載可能な3,000トン級のコンテナ船の接岸が可能である。現在、コンテナ船は、週15隻程度上海から瀘州港まで運航している。

河川港である瀘州港の機能強化を図る上での大きな課題は、コンテナ輸送のスケールメリットを出せるよう、より大型の船を就航させることにある。瀘州港の整備管理を担う瀘州市人民政府の強力なイニシアティブのもと、こうした港湾整備が鋭意進められてきた。コンテナターミナルの管理運営は、6割を四川省政府、4割を瀘州市政府が出資したターミナル会社が担っている。同社は、1997年に同港コンテナターミナル第一期工事に着手し、2003年7月に同ターミナルを供用させた。現在、2バース約600m延長の岸壁が整備され、4基のガントリークレーン、1基のジブクレーンが設置されている。一方、中国中央政府は、西部大開発を促進させる観点から、重慶港・瀘州港間の水路が最大渇水時においても水深3.5mが確保されるよう、約30億元を投じて浚渫を行った。

現在、同港は、日系自動車メーカーの部品調達基地としての役割を担い、取扱量を着実に伸ばしている。荷役料（ガントリークレーン使用料）は、20フィ

ートコンテナの場合300元、40フィートコンテナの場合450元の料金を徴収しているが、岸壁使用料、ヤードでのコンテナ保管料は特別に無料にしているとのことだった。

国際コンテナ貨物の取り扱いには、貿易関係手続の充実強化が不可欠であるが、税関が瀘州港内に常駐しており、瀘州港は上海港よりもより迅速な通関手続きができること、タ

ーミナルでの貨物取扱料金や貨物蔵置料金が他港に比して安いこと（貨物蔵置料金は無料）などをセールスポイントとして貨物の集荷に努めている。

さらには、貨物生産地・消費地と港湾との接続性を強化するため、鉄道線路の同港港内への引き込み（瀘州市街から瀘州港までの約14.6kmの路線拡張）を進めている。

瀘州港を活用した日系自動車メーカーの部品調達

我が国を代表する自動車メーカーの最初の中国進出工場として1998年に設立された成都工場は、現在、約1万6千台の年間生産台数を数えており、2010年には工場を拡大して年間生産台数を3万台に引き上げる予定である。

最初は、上海、広州、天津からの部品調達は、トラック、鉄道を用いていた。また、日本からの輸入による部品調達は、上海港まで海上輸送されたのち、上海港からトラックで成都工場に輸送されていた。しかし、同工場での自動車生産台数が増加するにつれて部品調達輸送量が増え、トラック輸送のコストが高くなってきたこと、鉄道は国慶節など旅客主体の輸送とならざるを得ず年間を通しての安定輸送ができないことなどが課題となって長江の河川輸送を活用した部品調達が試みられるようになった。

こうして日系自動車メーカーは、2003年には同港を輸送拠点とすることに決定し、現在は、天津などの部品工場からの部品調達においても、その多くを上海港まで海上もしくは陸上輸送した上で上海港から一括して河川輸送を行うに至っている。

同港担当者へのヒアリングによれば、上海から日系自動車メーカー成都工場まで20フィートコンテナを輸送する際のコストと時間は表に示すとおりである。



コンテナヤード（写真左側）から前面水域に張り出して整備されたコンテナ積み卸しを行う岸壁（写真右側）



岸壁に設置されたガントリークレーンと接岸したコンテナ船

輸送手段	輸送時間	20フィートコンテナ1本当たりの運賃
トラックのみ	4日	40,000元 (560,000円)
鉄道（上海から成都） トラック（鉄道駅から工場）	8～10日	21,000元 (294,000円)
船（上海から瀘州港） トラック（瀘州港から工場）	12～15日 (船：9～12日)	7,200元 (100,800円)

表 上海から日系自動車メーカー成都工場までのコンテナ輸送コストと時間の比較
出典：一橋大学グローバルロジスティクス研究会中国内陸部物流調査報告書

なお、瀘州港から同工場迄、鉄道が利用できるようになると、7,200元から6,000元に運賃を下げられる可能性があるとのことだ。また、輸送時間については、鉄道利用が主流だったころ、上海港・瀘州港間の河川輸送に14日間程度を要していたが、船の高速化、航路の浚渫などの取り組みにより最短で9日間程度に短縮できたとのことである。

こうしたコスト面、時間面の優位性を考慮して、日系自動車メーカーは河川輸送による自動車部品調達輸送を本格化させており、中国西部立地という物流面での大きなハンディの克服に努めている。河川輸送活用による物流効率化は、数年後には年間100万台の生産量に達する見込みの自動車生産をはじめ四川省等の各種産業発展を支える原動力とならずだ。

おわりに

西部地域立地企業は中国の東部沿岸地域と西部地域との安価で確実な貨物輸送手段として河川輸送に注目しており、河川港湾を物流拠点とした部品調達は拡大させている。

中国中央政府としても、西部大開発を支えるべく、河川輸送の充実に資する水路整備、港湾整備に取り組んでいる。例えば三峡ダム建設についても、100年に1度の洪水に対する水害防止、中国の電力需要の約8分の1をまかなう電力生産という目的に加え、渇水時にも所要規模のコンテナ船の通航を可能とする河川輸送確保という第3の目的があるそうだ。ダム本体部分においても、約125mの上下流間の段差を5段のドック方式通航路により所要規模のコンテナ船が通航できるよう工夫が施されている。中国の交通インフラ整備の戦略性にあらためて驚かされる。