

World Watching 124

ワールド・ウォッチング



中野 宏幸

国土交通省 博(工) Mphil

重慶と成都の 経済発展と水運 変貌しつつある長江流域の物流

陸輸出商品加工基地・対外開放拡大の先行区」など13の目標が設定されている。



重慶周辺の水運とコンテナ・ターミナル整備

第11次5カ年計画(2006年~2010年)では、2010年における長江沿岸の港湾コンテナ取扱量予測は750万TEUであり、このうち、重慶などの上流域の港湾は、125万TEUとなっている(注1)。重慶周辺のコンテナ施設については、三峡ダム・船舶通航閘門の整備、船型の大型化とあいまって、長江上流のコンテナ定期輸送の拠点としての機能発揮が期待されている。

重慶港は、長江支川の嘉陵江との合流点に位置している。重慶には、「三峡下り」の乗船場ともなっている朝天門埠頭、コンテナ施設がある九龍坡埠頭等の埠頭がある。重慶南駅に隣接する九龍坡コンテナ埠頭は、長江上流で初めてのコンテナ専用埠頭として、1999年に供用されている。年間の荷役能力は20万TEUであるが、浮体クレーンと荷揚げ機材で、コンテナヤードに運ばれる方式である。内陸の成都や重慶、これらの鉄道沿線地域のコンテナ貨物は、この埠頭から積み出しできる。

長江上流域で稼動する最大規模のコンテナバースとなる寸灘港区は、重慶市街区域の東北に位置し、朝天門埠頭の下流6kmにある。第一期は、コンテナ用2バース(年間荷役能力:28万TEU)とバルク用1バースが2006年1月に供用となった。第二期は、2009年10



朝天門埠頭の船着場(長江側)



はじめに

2000年以降の「西部大開発計画」の進展の中、総合改革試験区に指定された重慶や成都では、インフラや産業拠点整備が急速に進んでいる。重工業を中心に発展してきた重慶、四川省の省都として商業・サービス産業の中核をなしてきた成都是、地域・産業特性は異なるが、拠点のポテンシャルを活かしつつ、内陸部において外需をも睨んだ経済発展を目指している。

本稿では、2010年5月に実施した重慶と成都の物流企業等へのインタビューをもとに、水運拠点の特徴を活かしつつ、ポテンシャル発揮に取り組む河川港湾と背後地開発の状況を報告したい。



重慶市と成都市の経済発展

中国の西南部、長江上流に位置する重慶および成都は、2009年においても実質GRP(域内総生産)成長率で、それぞれ14.9%(全国第3位)、14.5%(同第4位)と高い成長をとげている。1997年に中国で4番目の直轄市に移行した重慶は、常住人口2839万人、面積8.24万km²で、成都に比し、常住人口で2.2倍、面積で6.7倍の規模である。

2007年6月に、両都市は「都市と農村の一体的発展に向けた総合改革試験区」に指定された。また2009年1月には、国務院より「重慶の都市と農村の統合的発展の推進に向けた若干の意見」が公表された。同意見では、重慶市の今後の位置づけについて、「長江上流地域総合交通中枢・国際貿易大チャネル」、「内

月にコンテナ用2バース（年間荷役能力：42万TEU）と自動車専用埠頭1バースが供用され、第三期の拡張計画もある。背後の自動車や二輪車の産業集積地区とは近接し、市街区との交通アクセスも良好である。

重慶から上海までの輸送には、上りで約10日、下りで6日～8日を要している。年間水位には高低差があり、このため、季節や水位によって、100TEU～300TEU級のコンテナ船が着岸している。さらに重慶地域では南岸地区で、上海国際港務（集団）有限公司と地元企業の共同出資によるコンテナ・ターミナル建設が進んでいる。

重慶・成都地域と上海との間の物流については、1) 鉄道は、トラックより安価で、中長距離の重量物輸送に適しており、工場まで直接搬入できるといったメリットがある。他方、①輸送に時間がかかり、到着時間が不安定である、②ダイレクトの輸送便は限られ、輸送総量に比して容量が十分でないという面がある、2) トラックは、①機動性と速達性に優れている、②取扱に配慮を要する商品や300km以内の輸送に優位性を有している、③輸送の手配が容易である、という特性がある、3) 水運は安価であり、500kmを超える輸送では、約6割のシェアを占める一方、輸送物資や横持距離によっては、トラックや積降費用が高む、といった指摘があった。また水運では、三峡ダムとその上流の葛州ダムでの船待ちに時間を要するほか、長江の渇水時の影響を受けるとのことであった。



重慶の保税港区

2008年12月に、内陸地域唯一の保税港区として、「重慶兩路寸灘保税港区」が指定された。「輸出加工区」「保税物流区」「保税区」の3つの機能を有し、製造加工と物流の双方の機能を備えている。同保税港区は、水運の拠点となる寸灘港、重慶江北国際空港の地域を含み、鉄道もエリアに含む物流拠点化を目指している。

2010年2月には「重慶西永総合保税区」が中国政府の批准を得ている。同保税区は約10km²で、総合保税区の規模としては、最大規模のものとなっている。西永微電子工業園には、ヒューレット・パカードや台湾企業が進出しており、同保税区では、2015年末までに、8,000万台以上のノートパソコン生産基地となることを目指している。



寸灘の産業開発区と建設中の地下鉄3号線



成都のハイテク産業開発地区

市の北西部と南部にはハイテク産業開発地区が設

置され、それぞれ輸出加工区を有している。2009年3月26日には北西部地区に、際内を結ぶ物流手続きを簡素・効率化することを目的とした「成都保税物流中心



成都保税物流中心的物流施設等

（CBL：Chengdu Bonded Logistics Centre）」が設立された。CBLは、環状道路に近接して立地し、放射状の道路によって鉄道駅や空港との接続にも優れている。

CBLでは、海外から輸入し、成都で加工して、国内に販売される高付加価値製品等について、税関手続きの迅速なワンストップサービスを提供し、時間とコストの軽減を図り、グローバルな物流のハブとして機能することをターゲットとしている。このため、EDIを活用した物流情報プラットフォームを構築し、顧客本位の多機能型ビジネスモデルの提供を目指している。CBLによれば、輸出については、四川省の70%、成都の90%は、この物流中心で取り扱われているとのことであった。大半のハイテク製品は、成都双流空港を通じてエアで輸送されるが、ロットの大きい貨物は、成都から重慶まではトラックで輸送され、そこからは水運で運ばれている。なお四川省政府は、瀘州港の水運活用増進のため、高速道路の減免措置等を講じている。



今後の取組みへの示唆

中国の内陸部では、交通インフラ整備とあいまって、市場メカニズムを活用しつつ、顧客本位のサービス提供に向けた取組みが積極的に進められている。2010年6月には、日本通運の現地法人は、重慶を起点として中国内陸部との輸送ネットワークを有する民生輪船有限公司のグループ会社とロジスティクスに関する戦略的提携契約を締結している（注2）。

経済成長は著しいが、地域間での経済格差等の課題を解消しつつ、どのようにマーケットと生産拠点としてのポテンシャルを発揮していくか、今後の展開が注目される。港湾物流は開拓途上にあるが、グローバルな動向を見据え、フィーダー機能の活用と港湾間連携モデルの参考となるであろう。なお、本稿中の見解は、全て個人的なものである。

注1：日中経済協会（2009）「日中経済交流2008年」による。

注2：2010年7月12日日本通運プレスリリースによる。

[参考] ジェトロ（2010）『中国「新興」地域の事業環境と日本企業のビジネスチャンスとリスク』報告書