

# World Watching 159

ワールド・ウォッチング

## 上海港に挑む 寧波港の 貨物獲得戦略



飛渡 慶子

国土交通省港湾局港湾経済課  
港湾物流戦略室専門官



図1 杭州湾周辺図



図2 長江周辺図



### はじめに

寧波港の2012年のコンテナ取扱個数は1,567万TEU、2000年の取扱個数90万TEUと比較すると、他の中国の港湾と同様に「飛躍的な」成長を遂げている港である。順調にコンテナ取扱量を伸ばしており、2015年には1,850万TEUとすることが目標とされている（表1）。

本稿では、2013年3月に実施した現地視察とヒアリングを踏まえ、寧波港の戦略的な貨物獲得戦略と上海港との競争について述べたい。



### 寧波港の概要

寧波港は、上海市の南側に隣接する浙江省にある中国有数の天然の深水港であり、2008年には中国で初めて30万トン級大型船が常時通航可能な港湾となった（図1）。

長江の水路、道路及び鉄道ネットワークを利用して内陸との貨物のやり取りが容易であるため、コンテナのみならず、石油、鉄鉱石、ケミカル、石炭、食料、雑貨などの中継・貯蔵基地として発展している。

中国では、港湾管理は地方政府に移管されている。さらに、港湾の管理と運営が分離されており、管理部門は地方政府が、運営部門は地方

政府が出資している株式会社が担っている。寧波港においても、2004年4月、寧波港の管理を行っていた寧波市寧波港務局が分割され、市港口管理局と寧波港集团有限公司が設立された。なお、上場（上海証券取引所）しているのは、寧波港集团有限公司傘下の寧波港股份有限公司（以下“寧波港股份”）である。



### 寧波港の集荷に係る取り組み

寧波港には、内陸河川沿いの江西省上饒、湖北省襄陽、浙江省金華、及び東シナ海沿岸の台州の4カ所との間を結ぶ内航航路があり、毎週30便以上運航されているが、更なる集荷のため、様々な取り組みが行われている（図2）。そのひとつは、地元の外資企業にワンストップサービスを提供するための「無水港」（内陸部で申告、検査や通関などの港湾業務機能が備わった物流センター）の整備であり、建設を加速させている。

また、寧波港股份は、杭州湾の嘉興港（乍浦港）、東シナ海沿岸の台州港、温州港の運営会社やターミナルオペレーターに出資している。これは、内航海運による寧波港への集荷戦略の一環であると考えられる（図1）。

年	1991	2000	2002	2004	2005	2007	2009	2010	2011	2012
取扱量	4	90	186	401	521	935	1,042	1,300	1,451	1,567

表1 寧波港のコンテナ取扱量の推移（単位：万TEU）  
寧波港股份有限公司パンフレット及びヒアリング結果より作成



寧波港コンテナターミナル (寧波北仑国際集裝箱碼頭: Beilun International Container Terminal) (右は岸壁へのアプローチ橋)



### 競争相手である上海港での取り組み

寧波港の競争相手となる上海港も集荷に貪欲である。上海港では、長江沿いの南京・武漢・重慶などからのバージ輸送が主要な集荷手段の1つとなっており、同港を運営する上海国際港務(集団)有限公司(以下“上海港集団”)は、内航海運会社を所有して長江沿岸港からの集荷に力を入れている。また、物流事業を行う子会社を保有し、内陸のトラック輸送も含めて、上海港への集荷戦略を強化している。

さらに、上海港集団は、国内・国外港湾への投資に積極的である。長江沿岸においては、長江河口から直線距離で約1,800km上流にある四川省の港湾を含めた7港に出資して、ターミナル整備、周辺への倉庫の誘致等をしており、長江沿いの貨物を貪欲に上海港に集約する姿勢が見てとれる。上海港集団は、これらの一連の取り組みを「長江戦略」として推進している(図2)。



### 激化する寧波港と上海港の競争

寧波港と、世界第1位のコンテナ取扱量を誇る上海港の主要拠点である洋山地区は、杭州湾を挟んで隣接しており、上海市街地から上海港洋山地区までは約100kmである一方、洋山地区と寧波港は海を隔てて約80kmの距離にある。

北方から寧波港にアクセスする場合、以前は杭州市街地の西側を大きく迂回する必要があったが、2008年5月に杭州湾大橋が開通し、長江デルタ最大の貨物源である江蘇省から寧波港へのアクセスが飛躍的に改善された。輸送距離が約100kmも短縮され、蘇州(江蘇省東南部に位置する主要都市)から寧波港までが約3時間の走行圏となり、上海港洋山地区までとの有意な差が無くなってきている。

また、寧波港股份が、杭州湾の上海側に位置する乍浦港を買収し、乍浦～寧波間でフィーダー輸送(6便/日)を行って上海側の貨物を集める等、上海側からの集荷に力を入れている。

一方、上海港集団は、乍浦港に隣接する平湖独山港に出資しており、杭州湾を舞台に、上海港と寧波港の競争が激化している(図1)。

両港では、インフラ整備への投資も積極的に行われている。寧波港においては、APMターミナルからの出資を受け、コンテナターミナルを共同開発するとのことであり、マースクの貨物積み替え拠点として一層の成長が見込まれている。一方の上海港でも、洋山地区の西港区や外高橋地区において、新たなコンテナターミナルが建設・計画されている。

寧波港股股份有限公司へのヒアリングでは、「近隣諸港との競合は一切無く、営業部が年1回船社を集めてプロモーションを行うなどポートセールスを実施している」ということであったが、実際にはこのように、寧波港と上海港の間で貨物の奪い合いに近い事象が起きている。

中国では、地方政府や港湾運営主体は、港湾における成果を伸ばすことに躍起になっており、最も明確な成果の指標として、貨物取扱量を増やすことに大きな力が注がれている。

浙江省政府が、寧波港と、寧波市の隣にある舟山市の舟山港の管理一体化を目指し、2006年1月に寧波-舟山港へと名称変更を行ったのも、寧波-舟山港として、見掛け上の貨物取扱量増加を目指したためではないかと考えられる。



### おわりに

寧波港と上海港との競争は、今後さらに激しさを増すのではないだろうか。

膨大な人口と労働力、成長する経済を背景に持つ中国ならではの熾烈な港湾間の競争であるが、船社へ働きかけるのみならず、自ら船社を所有して集荷に取り組んだり、他港を集荷のためのフィーダー港として傘下に収めたりするなど、貪欲かつ戦略的に貨物を集約させようとする各港の姿勢には見習うべきものがある。中国という国の力を、身をもって実感する視察であった。