

#### 4. 東アジアにおける港湾関係の現況調査

## 4. 東アジアにおける港湾関係の現況調査

### 4.1 調査概要

東アジア主要港湾の関連情報を収集するとともに、現地関係者にヒアリングを行うことにより、国際物流の現況及び今後の動向を把握するものである。

#### (1) 調査概要

期間 2007年2月8日～2月11日

視察先：上海、香港、深セン

視察企業／施設：上海洋山港

日本通運中国室

上海港国際港務集团有限公司(S I P G)

香港エアカーゴターミナルズ株式会社 (H A C T L)

塩田国際コンテナターミナル (Y I C T)

モダンターミナルズ株式会社 (現代集装箱碼頭有限公司)

#### 海外視察調査団メンバー

団長	神戸市立工業高等専門学校長兼交通政策審議会港湾分科会長	黒田 勝彦
副団長	ロジスティクス経営士兼交通政策審議会港湾分科会委員	上村 多恵子
副団長	流通科学大学商学部教授	林 克彦
副団長	立命館大学政策科学部教授	本田 豊
副団長	和歌山大学経済学部助教授	辻本 勝久
顧問	国土交通省港湾局総務課長	福本 啓二
団員	(社) 日本港湾協会常務理事兼港湾政策研究所長	岩崎 三日子
団員	(社) 日本港湾協会港湾政策研究所主任研究員	井上 元
団員	(株) 日通総合研究所研究員	町田 一兵
団員	中央復建コンサルタンツ(株) チームリーダー	木俣 順
団員	国土交通省国土技術政策総合研究所主任研究員	柴崎 隆一

(2) 視察訪問先

● 2月8日

洋山港 : China Ports & Harbours Association

Mr. Fan Lili (范立力) : Project Coordinator for CPHA

Mr. Wang Dihai (王棣海) : deputy Secretary General of CPHA

● 2月9日

S I P G (上海国際港務集团有限公司) : 建珍MS 外事室主管

● 2月10日

Y I C T (塩田国際コンテナターミナル) : 王 (Gigi Wang)

Corporate Communications Department

Yantian International Container Terminals

● 2月11日

MTL (Modern Terminal Limited)

郵船航空空港倉庫

(3) 視察工程

海外調査のスケジュールは以下に示す通りである。

DATE	CITY	BY/TIME	ITINERARY	RESTAURANT
① 2/8 (木)	関 空 上海浦東	NH 155 10:00発 11:30着  13:00発  17:00頃 18:00頃 19:00頃	午前：全日空にて、上海へ 午後：着後、通関手続き Mr. Wang Dihai (王棟海) Mr. Fan Lili (范立力)出迎え 到着出口でガイドとミーティング 専用車にて上海洋山港視察へ 上海洋山港視察(14:00~15:00) 日通中国訪問 その後、ホテルへ 夕食：王宝和大酒店  【上海・泊】	昼：機内 夕：ホテル
② 2/9 (金)	上 海  香 港	08:30発 09:00  KA 899 12:15発 15:05着  17:30頃 19:00頃	午前：専用車にて、SIPG 訪問へ SIPG(9:00-9:30) その後、上海浦東空港へ(約1時間)  ドラゴン航空にて、香港へ 香港空港到着、到着後空港内見学 (16:00-17:30) 途中、ガイドとミーティング 視察後、専用車にてホテルへ 夕食：ミラマーホテル  【香港・泊】	朝：ホテル 昼：各自 夕：ホテル
③ 2/10 (土)	香 港	07:00発 10:30頃  12:00頃 14:00頃 18:00頃 21:00頃	午前：専用車にて深圳へ(約2時間) 入国手続き後、塩田港へ、塩田港視察 (YICT 塩田国際コンテナターミナル) 視察後、昼食 専用車にてホテルへ 夕食：老飯(~20:00) 夕食後、専用車にてホテルへ  【香港・泊】	朝：ホテル 昼：未定 夕：レストラン
③ 2/11 (日)	香 港  関 空	08:45発  NH 176 15:05発 19:15着	午前：専用車にて、香港港視察 午後：昼食後、空港倉庫視察  全日空にて帰国の途へ 夕刻：着後、解散	朝：ホテル 昼：未定 夕：X

## 4.2 調査結果

### (1) 上海洋山港〔2月8日〕

写真1 上海洋山港の展望台より



#### 概要

洋山港は2002年に着工、2005年末より第1期、2006年末より第2期が供用され、港湾全体は港湾エリア、東海大橋および芦潮港補助エリアで構成されている。

#### 1. 港湾エリア

港湾エリアでは2006年末に第2期工事が終了し、第1期工事と合わせて、港湾区域面積約70万㎡、岸壁3,000m、9バースが供用、ガントリークレーン34台が設置されている。

#### 2. 東海大橋

洋山深水港は南匯区沖合の小洋山島を埋め立てて建設された海上港湾であり、陸側とは東海大橋で結ばれている。総延長32.5キロの東海大橋は、往復6車線の道路（設計時速80キロ）で、洋山深水港コンテナ基地と中国本土を上海経由でピストン輸送する基盤をなしている。

#### 3. 芦潮港補助エリア

陸側の芦潮港補助エリアに、港湾検査区・補助作業区・危険品作業区等の付属施設が設けられ、しかも、ここから港湾エリアへ給水・給電・通信などのライフラインを供給している。

(2) 日本通運中国室 [2月8日]

概要

日本通運は、日系物流企業のなかでも比較的早い段階で中国へ進出した。1978年の香港進出を皮切りに、ここを拠点として中国沿岸への進出を図った。中国経済の成長と外資への改革開放の波に乗り、拠点数を増やし、今日では中国大陸30都市に19法人、71拠点を構えるまで(2006年12月31日現在)に成長した。

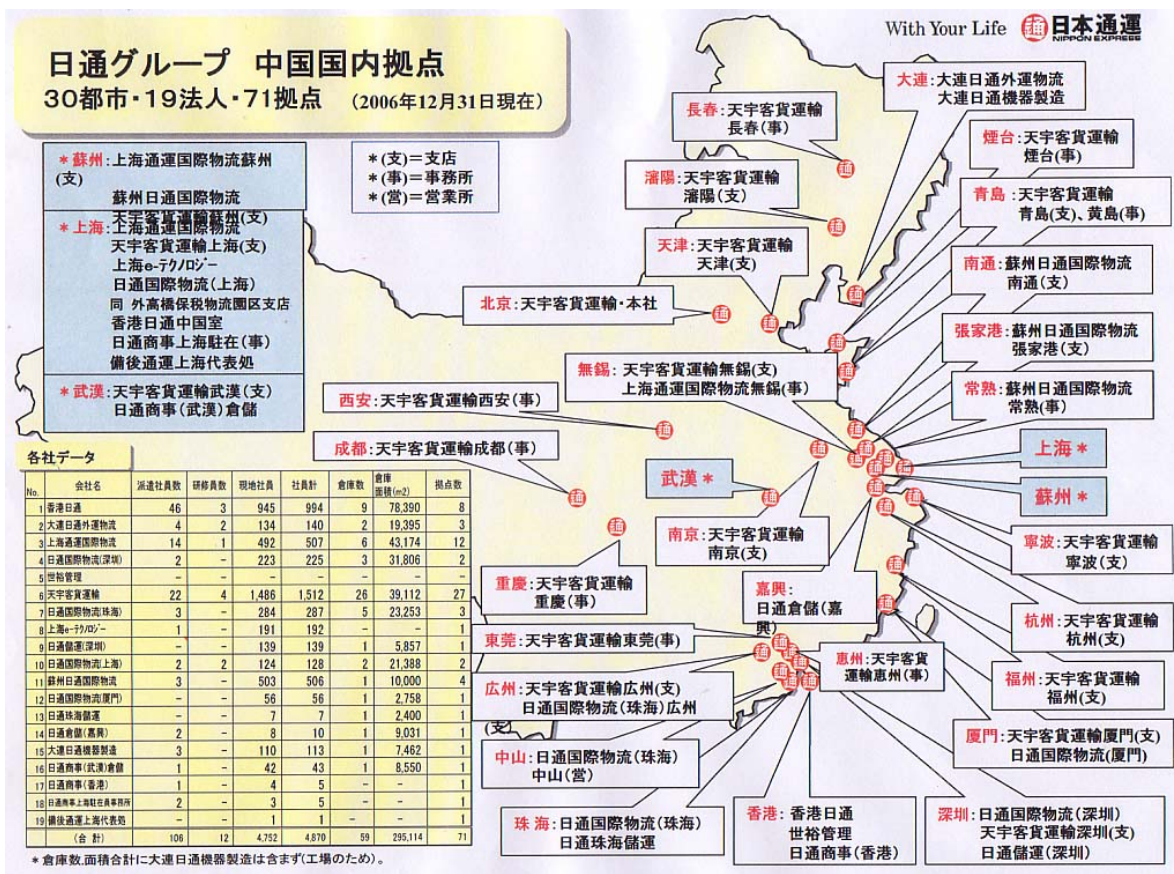
北京、上海、広州など沿海地区の大都市および周辺に複数の拠点を設置し、保税輸送や中国国内の物流を手掛けている。さらに今日では日系製造企業の中国内陸進出に従い、中国内陸にも拠点を構え、日本から中国国内までの国際一貫輸送システムを構築している。

次の目標は、今後の高度化が見込まれる中国国内物流に対応していくこと、および、日本と中国間だけではなく第三国との輸送も視野に入れ、中国を拠点とする世界への物流ネットワークを構築することと見据えている。

写真2 日本通運中国室



図1 日通グループの中国での拠点一覧



(3) 上海港国際港務集团有限公司 (SIPG) [2月9日]

写真3 上海港国際港務集团有限公司 (SIPG)



## 概要

上海国際港務（集団）有限公司の前身は上海港務局である。2003年1月23日に上海市政府の認可により、登録資本金50億人民元で、上海国際港務（集団）有限公司として民営化された。

1990年以降、外高橋第1、2、3、4、5期、洋山港第1期に単独で100億元以上を投資し、長江デルタ地域のコンテナ取扱量の78%、全国コンテナ取扱量の四分の一を占める中国大陸最大規模の港湾グループの一つに成長した。

なお、現在は全額出資の子会社である上海同盛投資（集団）有限公司が洋山港の構内オペレーション（1、2期）を行っている。

その他、上海港のみならず、長江を中心に、寧波、武漢、長沙、蕪湖、南京、重慶等の港湾とも資本提携を行い、コンテナ貨物の取り扱いや港湾を基点とする輸送に力を入れている。

(4) 香港エアカーゴターミナルズ株式会社（HACTL）〔2月9日〕

写真4 スーパーターミナル1 模型



## 概要

香港エアカーゴターミナルズ株式会社（HACTL）は1971年に設立し、1976年に香港九龍の啓徳空港で運営を開始した。香港の中国返還の翌年にあたる1998年に新空港「香港国際空港（赤蟻角新国際空港）」が開港したことに伴い、啓徳空港は閉鎖され、同社も新空港へと移転した。移転に際し、新空港には世界最大級の航空貨物ターミナル「スーパーターミナル1」を建設し、今日では年間350万トンの貨物を取扱っている。中国への玄関口、また国際ハブ空港としての重要な地位を築き、年間取扱量は世界第2位を占めている。

また、空港での貨物ターミナル運営のほかにも、子会社を通じて、航空会社やフォワーダー事業者に対し、香港から中国大陸までのダイレクト輸送サービスを提供している。



(5) 塩田国際コンテナターミナル（YICT）〔2月10日〕

写真5 塩田国際コンテナターミナル（YICT）



## 概要

塩田国際コンテナターミナル（YICT）は、香港の大手企業であるハチソングループと深せん塩田港グループの合弁会社として、1994年に設立された。当社はターミナル1期、2期、3期の運営および管理を行っており、近年の貨物取扱量は連続して二桁増を記録し、2006年の取扱量は886万TEUにも達している。現在も拡張工事を行っており、100億人民元以上を投資し、2010年までにコンテナ専用バース6バースを新設する予定である。

当ターミナルは華南地区に位置し、大型コンテナ船が接岸できる良港である。そのため、マースク・シーランド、エバーグリーン、現代、OOCLといった大手船社をはじめとする世界36社により週70便以上の航路をもち、世界各地をカバーしている。また、ターミナルには最新鋭のオペレーティングシステムが設置され、熟練した港湾労働者により、1時間当たり35個という高いコンテナ積卸効率を誇っている。

写真6 モダンターミナルズ株式会社



## 概要

モダンターミナルズ株式会社は、私営会社として1969年に設立された。主な株主は、九龍倉（集団）有限公司（出資比率68%）、招商局国際有限公司（同27%）、Jepsen Securities Ltd（同5%）などである。1972年に香港で最初のコンテナ専用バースを建設し、今日まで港湾コンテナ貨物取扱業務を中心に発展してきた。

現在、同社が所有する施設等は以下のとおりである。

- ・港湾敷地面積=92.61エーカー
- ・水深=-15.5m
- ・コンテナヤードの保管能力=85,000TEU
- ・トランステナー=106基
- ・バース総延長=2,322m
- ・コンテナヤード面積=2,816㎡
- ・ガントリークレーン=30基
- ・物流センター面積=101,223㎡

また、中国大陸側の海上コンテナ貨物が増加するなか、珠江デルタに位置する大鐘湾港の株式（65%）を取得し、2007年末から運営を行う予定である。ここは、バース総延長 2,430m、総面積 112 エーカーであり、第1期工事で7バースを設置、現在の水深-15.5mから最終的に-18mまで可能としている。

## (7) まとめ

調査事例から学び取るべき点

- 迅速な決定、実行
  - ・経営環境の変化に即、対応
  - ・顧客（船社）オリエンテッド
- 広域的な港湾管理（上海港の場合）
  - ・一方で激しい港湾間競争（寧波港に対して）
  - ・また、深圳と香港の場合や、深圳各ターミナル間で激しい競争
- 港湾背後地にロジスティクス施設（制度も含め）を整備 → 物流園區
  - ・日系企業が活用し、国際的なロジスティクス体制を構築
- 民間企業の活力を利用したターミナル整備
- ターミナルオペレータによる効率的オペレーション



- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>○経済、物流の発展段階に留意する必要<ul style="list-style-type: none"><li>・急速な経済発展、物流量拡大に対し、物流施設が不足</li></ul></li></ul> |
|---|