

#### 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

日通中国室 : 池田代表、内館部長

● 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

M T L (M o d e r n T e r m i n a l L i m i t e d)

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。

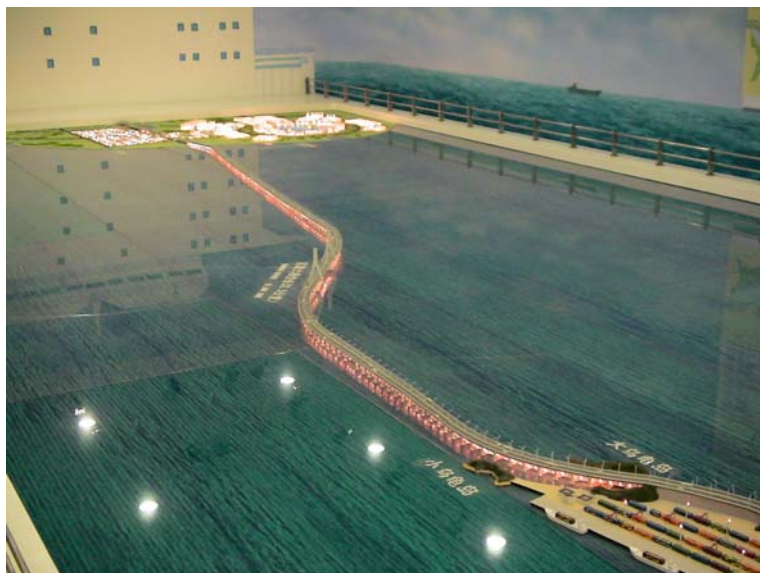
写真2 洋山港第1期、第2期の模型



## 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。

写真 3 大陸と港湾エリアを結ぶ東海大橋の模型



## 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。

写真 4 芦潮港補助エリアの模型



## ヒアリング内容

### ・洋山港プロジェクトの背景

従来、上海港の主力港湾地域である外高橋地域に着岸するためには、長江の主航路を通航しなければならなかった。当該航路の水深は浅く、最大-11mしかなく、大型船の入港に対応できない。今後上海地域の海上コンテナ貨物がさらに増加すると見込まれるなか、水深の制約を受けない港が求められた。

### ・洋山港の現状

洋山港が立地する大洋山島と小洋山島はかつて漁民が住む島であり、1,100世帯、人口3,400人が居住していた。洋山港計画が中国の国家戦略プロジェクトとしてスタートした後、すべての住民は上海市内に移転した。

洋山港は大洋山と小洋山二つの島を中心に作られた港湾であり、現在稼動している港湾区域は小洋山エリアをベースに整備されている。すでに1、2期工事が終了し（第1期：2005年末供用開始、岸壁1,600m、-16m×5バース、第2期：2006年末供用開始、岸壁1,400m、-16m×4バース）、現在第3期の工事が進められ、さらに岸壁3,000mが整備される予定、最終的にバージ船用バースの整備を含め、岸壁延長が10キロになる計画である。

洋山港は国際海上コンテナ貨物のみ取り扱い、現在は、アメリカ向けとヨーロッパ向けがそれぞれ半分を占めている。現在1、2期工事をあわせ、すでに年間600万TEUの取扱能力を持っているが、整備が終了する2020年には年間取扱量1,500万TEUとなる見込みである。

2006年の上海港全体のコンテナ取扱量は2,171万TEU、洋山港の割合が徐々に高まっている。2007年に入り、洋山港のコンテナ取扱量は最大2.5万TEU/日、上海港全体取扱量が9万TEU/日であるため、約3割弱を占めている。

なお、洋山港経由のコンテナ貨物の三分の一は内航船により内陸にトランシップされ、その他の三分の二は東海大橋を通過するトラックで輸送されている。

### ・洋山港の運営および物流園區、周辺地域の整備について

洋山港1、2期とも上海港国際港務集团有限公司（SIPG）全額出資の子会社である上海盛東国際コンテナバース有限公司が運営している。

港湾区域から東海大橋を渡った接岸部に物流園區が設けられ、当該地域は税関の監視下におかれ、ここで貨物の輸出入や検査、コンテナのバンニング、デバンニングなどの物流関連業務が行われる。

なお、物流園區の内陸に人口の湖を中心とした住宅区域「臨港新城」が建設中であり、当該地域に「商業区」、「緑化区」、「生活圏」という3つのエリアを設け、2020年の完成後、80万人が移住する計画となっている。「臨港新城」と物流園區との間に大学が集積する「大学城」の建設も進められている。水運関係の大学が移転する予定で、すでに2007年後半に上海海事大学、上海水産大学の移転が決まっている。

・外高橋港との機能分担について

洋山港の開港により、従来外高橋港を利用していた船舶のうち、ヨーロッパ航路、南米航路および一部の北米航路がすでに洋山港利用に変更された。洋山港の整備が終わっていないため、一部の大型船がまだ外高橋港を利用しているが、今後大型船は洋山港、中型船は外高橋港に集約される予定である。

・コンテナ貨物の国際／国内トランジットについて

上海港は背後の長江デルタの玄関口としての役割が大きく、長江を利用した国内トランシップが多い。一方、国際トランシップ貨物はまだ少ない。

統計データはないが、洋山港を経由する国際コンテナは約 10%、一方、洋山港から国内、特に長江流域へ国内トランシップされるコンテナは約 40%に達しているという。



(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

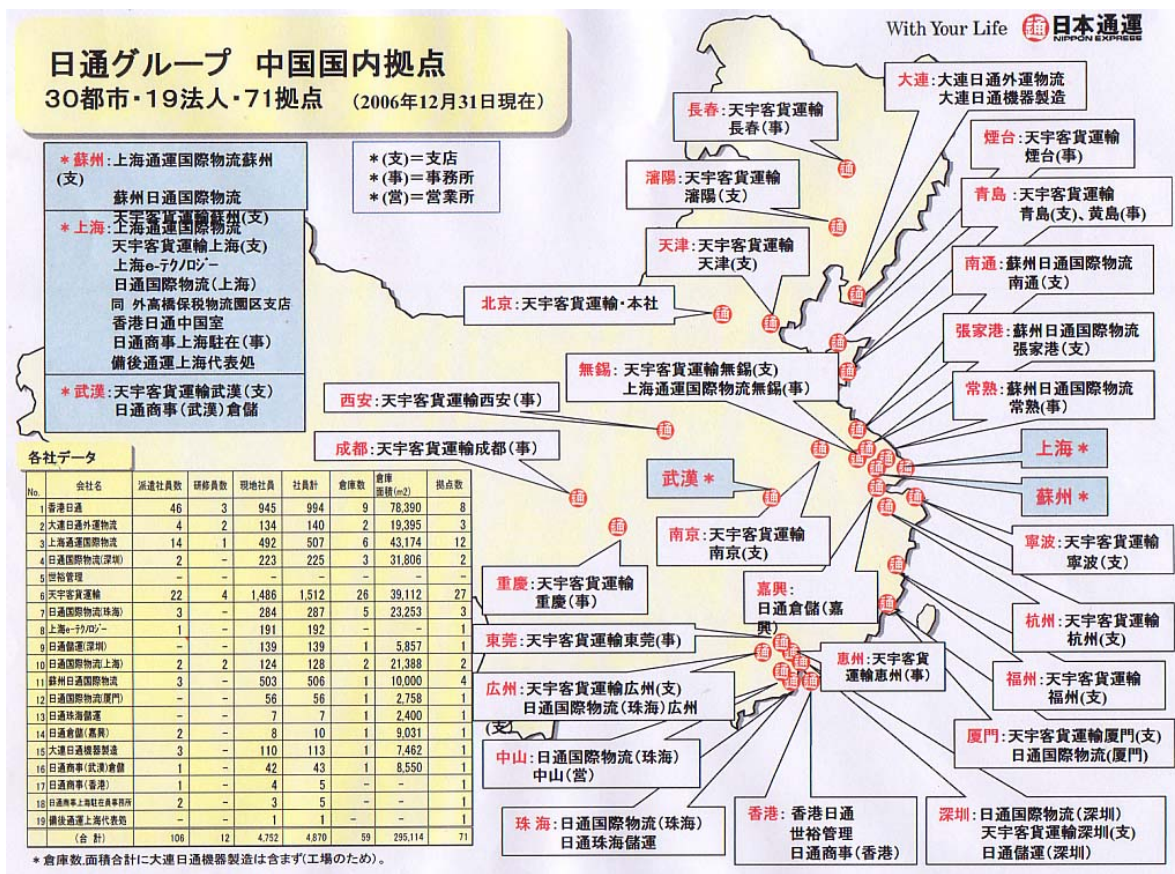
中国国内の物流を手掛けている。さらに今日では日系製造企業の中国内陸進出に従い、中国内陸にも拠点を構え、日本から中国国内までの国際一貫輸送システムを構築している。

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5 日本通運中国室



図1 日通グループの中国での拠点一覧



## ヒアリング内容

### ・中国物流の概況

中国には元々「物流」という言葉はなく、日本からの外来語である。かつて中国の企業では自社内に「汽車隊」という輸送部門を持ち、ここですべての輸送を行っていた。

1992年頃に「物流」という言葉が使用されるようになり、その流れは変わり始めた。その後の発展は目覚しく、かつてはサービスを提供する物流企業側が主導権を握っていたが、現在はサービスを受ける荷主側が優位な立場になっている。このような背景も後押しとなり、現在では自社の「汽車隊」を減らし、外部委託へシフトする流れが強まっている。

近年、中国に進出する日系物流企業は増加しているが、中国の荷主は中国レベルの低料金で日本並みのハイレベルなサービスを要求するため、中国のビジネス展開は難しい面もある。中国で成功するためには、サービスレベルを保ちつつ、コストを低減させる工夫が大きな鍵となる。

また、中国では物流のIT化はあまり進んでおらず、日本では日常的に行われているインターネットによる貨物追跡システムは、未だに普及していない。当社はこの分野において、いち早くITを導入し、倉庫管理や貨物追跡などのシステム開発を進め、中国市場での優位性の発揮に取り組んでいる。

### ・保税/物流園區について

当社は上海にある保税物流園區に約14,000㎡の倉庫を併設する支店を設置している。2006年の半年間の取扱件数は前年比2.2倍、取扱貨物量も前年比1.4倍と、順調な伸びを示している。

この保税物流園區の大きなメリットとして、「園區遊」と呼ばれる増値税の還付手続きを迅速に行うシステムがある。

中国では、品目により若干異なるものの、生産された商品には概ね17%の増値税が課税される。その商品を輸出する際には、徴収された増値税の一部が還付される仕組みとなっている。

華南地域には、同じ中国にありながら、別国として扱われる香港（一国二制度）がある。そのため、同地域では香港に持ち込むことで、輸出としての扱いとなるため、速やかに増値税の還付を受けることができる。

一方、上海を中心とする長江デルタ地域は、香港のような制度のもとにある地域ではなく、また、香港からも遠いため、同地域の製造業者は貨物が離岸するまで増値税の還付を受けることができず、資金繰りに支障をきたす恐れがあった。

中国政府の増値税に関する見解は、税関と税務局で分かれている。税関では保税区に入った時点で輸出と見なす一方、税務局は中国から外国へ向けて貨物が離岸した時点を輸出と見なしており、矛盾が生じていた。この矛盾が、保税区域内の税金還付のボトルネックとなっていた。このような背景から、保税物流園區が設置され、税務局も同区に搬入した時点で輸出とし、増値税の還付を認めることとなった。

現在、保税物流園區での業務の約9割は増値税のスムーズな還付のための手続きであり、これにより製造業者に大きなメリットを供与している。

中国では保税区園區、保税物流中心、保税港区など、保税区域についてさまざまな仕組みが存在しているが、それらの概念が混乱している。今後統合される見通しであるはあるものの、古くから参入

している外資系物流企業にとっては、仕組みの変更ごとに対応する必要が生じ、新たなコストが発生することになる。

#### ・輸出入プロセスの問題点

近年、通関プロセスの一部がEDIになったものの、今のところ、通関業者の負担軽減などメリットはあまり表れていない。EDIはコンテナの所在管理、税関の一部の申告手続きなどで使用されているが、通関業者が行う通関申告はすべて紙媒体での提出が義務づけられている。さらに、EDIを使用しても、データのトラブルや機械の故障もあり、むしろ従来よりも時間がかかるケースも生じている。

現状では、顧客および通関業者等の利用者にはEDIのメリットを見出すことはできず、利益を得ているのは税関やそのシステムを運営する地場業者であり、一種の利権問題になっている。日本のように利用しやすく、通関業務の迅速化につながるようなEDIの構築はまだ難しい。

#### ・中国のインフラ整備による日本への影響

中国のインフラ整備の進展は、日本の港湾や空港にも大きな脅威となりうる。トランジット貨物の少ない日本の空港はもちろんのこと、ハブ空港としての地位を築いてきた韓国の空港でさえ、中国の空港へ貨物がシフトしている状況である。今後、上海の虹橋空港と羽田空港のシャトル便や虹橋空港と韓国金浦空港の直航便も計画されており、それらが実現すると中国へのシフトは一層拍車がかかるものと考えられる。

中国政府は、インフラ構築に対して非常に迅速な意志決定と実行力を有しており、日本が学ぶべき点が多い。また、これまで、中国のインフラは見栄えばかりが良く、粗悪なイメージを持たれていたが、この10年で世界各地から学んで優れたインフラを整備、着実に力をつけてきている。

(3) 上海港国際港務集团有限公司 (SIPG) [2月9日]

写真6 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。

## ヒアリング内容

### ・上海のコンテナターミナルの現状

上海港は上海バンドに面した長江の支流である黄浦江の岸壁からスタートした。黄浦江周辺市街区

域の拡大や、船舶の大型化にしたがい、同地域での港湾作業が難しくなったため、徐々に市外へ移り、1980年代に外高橋、2003年には水深の問題を根本的に解決するために、洋山に進出した。

現在、上海のコンテナターミナルは長江の支流である軍工路、外高橋および長江出口の洋山の三ヶ所に位置し、主力である外高橋ターミナルの岸壁水深は-14mあり、大型、中型船の接岸に対応している。

ただし、長江の入り口から外高橋までの航路は水深が-7mと浅いため、大型船の入港が制限されており、ネックとなっている。これを解決するため、1998年から3段階に分け、浚渫工事が行われ、第1段階で-8.5m、第2段階で-11mまで航路深化工事が実施された。

現在実施されている第3段階工事は2009年前後に完成される見込みで、この工事が完了すると、外高橋ターミナルまでの航路が-12.9m、満潮時には水深-15mとなる。

なお、上海港のコンテナターミナルのオペレーションは、すべて上海国際港務（集団）有限公司が単独で行っているが、ターミナルの整備は合弁方式をとっている。例えば、外高橋ターミナルでは、香港のハチソングループとの合弁である。

長江デルタ地域では、近年の経済発展に伴いコンテナ貨物の輸出入が急速に増えている。輸出入の割合は、輸入が約45%、輸出が約55%である。輸出入品目でみると、輸入は機械関係が多く、輸出は主にアパレル用品や軽工業品、日用雑貨品が占めている。

#### ・洋山港について

洋山港の第1期工事は、上海国際港務（集団）有限公司が独資で行い、第2期工事からは外資を含む5社（COSCO、CHINASHIPPING、ハチソン、マースク・シーランド）が資本参加している。

今後は、洋山港を大型船の玄関口と位置づけ、徐々に同港に集約する予定である。現在は、北米航路の一部が外高橋に接岸しているが、将来的には、東海岸の北米航路はすべて洋山港に移る計画となっている。

なお、洋山港の1、2期は上海同盛投資（集団）有限公司の全額出資子会社である上海盛東国際コンテナバース有限公司（孫会社）がオペレーションを行っているが、2009年に完成予定の第3期から外資系企業の導入も検討している。

一方、港湾地区から外れる東海大橋の整備については上海市政府が出資し、保税区域など大陸部分の整備は上海市の当該区域の区政府が出資し整備を行った。

#### ・ターミナルチャージの設定について

洋山港の整備コストは、外高橋ターミナルの2倍ほどかかっているが、上海市内まで距離があるというデメリットや荷主へのインセンティブを考慮し、ターミナルチャージは外高橋ターミナルよりも10~20%程度、安く設定している。

#### ・海上コンテナ貨物のトランシップについて

2006年の上海港全体での貨物取扱量は、前年より20%前後増加しているが、そのほとんどは輸出入コンテナ貨物である。国内コンテナ貨物のトランシップはおよそ30%前後である一方、国際コン

テナ貨物のトランシップはわずか1%に過ぎない。

なお、中国の内航船は構造的に洋上航行が難しいため、内航船は一旦外高橋港で貨物を卸し、そこから洋山港までは当社が行っているシャトルバージサービスで横持ちし本船積込みする場合も多い。

#### ・寧波港との競合関係について

寧波港とは地理的に近いため、競争関係になることも考えられるが、現在は浙江省の北側の荷主は上海港、南側の荷主は寧波港を利用するという棲み分けができています。両港のそれぞれの利点は、寧波港は荷役料金が安いこと、上海港は便数が多いことである。

また、両港ともコンテナ取扱量が急増していることから、現段階では目に見える競争は発生していない。しかし、将来的に貨物量の伸びが鈍化した場合には、両港間に競争関係が発生することは十分に考えられる。

#### ・上海港の今後の展望について

2006年の上海港のコンテナ取扱量は2,171TEU、3年連続で世界第3位を占め、2007年の目標取扱量は2,500TEUを掲げている。

上海港取扱量の増加を背景に、S I P Gも業容拡大を図っている。現在は上海港を基点に、国内各港湾に出資することにより事業を拡大しているが、将来的に国内港湾のみならず、海外の港湾への出資も検討している。

(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7 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。

## ヒアリング内容

### ・香港国際空港の現状

香港はフリーポート（自由貿易港）のため、規制品目以外は免税で輸入ができ、通関申告も輸出入後2週間以内であれば事後届が可能である。そのため、到着貨物をすぐに搬出することができ、航空

貨物の最大のメリットである「迅速性」がさらに活かされている。これからの香港国際空港は、このようなメリットを一層発揮できる効率的な空港整備とともに、今後も増加が予想される中国への輸出入貨物への十分な対応が望まれている。

#### ・香港エアカーゴターミナルズ株式会社について

当社は香港のフリーポートというメリットを最大限に活かすべく、啓徳空港時代から航空貨物の迅速な取り扱いに力を注いできた。1998年の香港国際空港移転時に、巨大ターミナル「スーパーターミナル1」を建設し、取扱量の拡大と迅速性を向上させた。また付随事業として、空港での貨物の取扱い以外にも、全額出資の子会社「香港空運服務有限公司（HACIS）」を通じて、航空会社70社とフォワーダー事業者1,000社に対し、中国大陸への混載直行便「スパークリング・チャイナ・ダイレクト」を提供し、香港と中国本土の物流のスムーズ化を図っている。ほかにも、通関および貨物受取業務の代行を行いシームレス物流の一躍を担っている。

#### ・スーパーターミナル1の運営について

スーパーターミナル1は当社が10億米ドルの建設費を投じ、香港国際空港の開港と同時に運営をスタートした。当施設の現在の面積は328,000㎡、年間処理能力は350万トンだが、更なる貨物の増加にも対応できる拡張性を備えている世界最大級の航空貨物ターミナルである。ここでは、輸出入ともに行うことができ、複数の航空会社が共同で利用しており、効率的な運営がなされている。また、貨物の処理や保管はオートメーション化されており、安全性と迅速性につながっている。様々な形状の貨物にも対応できる特殊な設備を多数備えており、汎用性の高い施設となっている。

写真8 スーパーターミナル1の場内





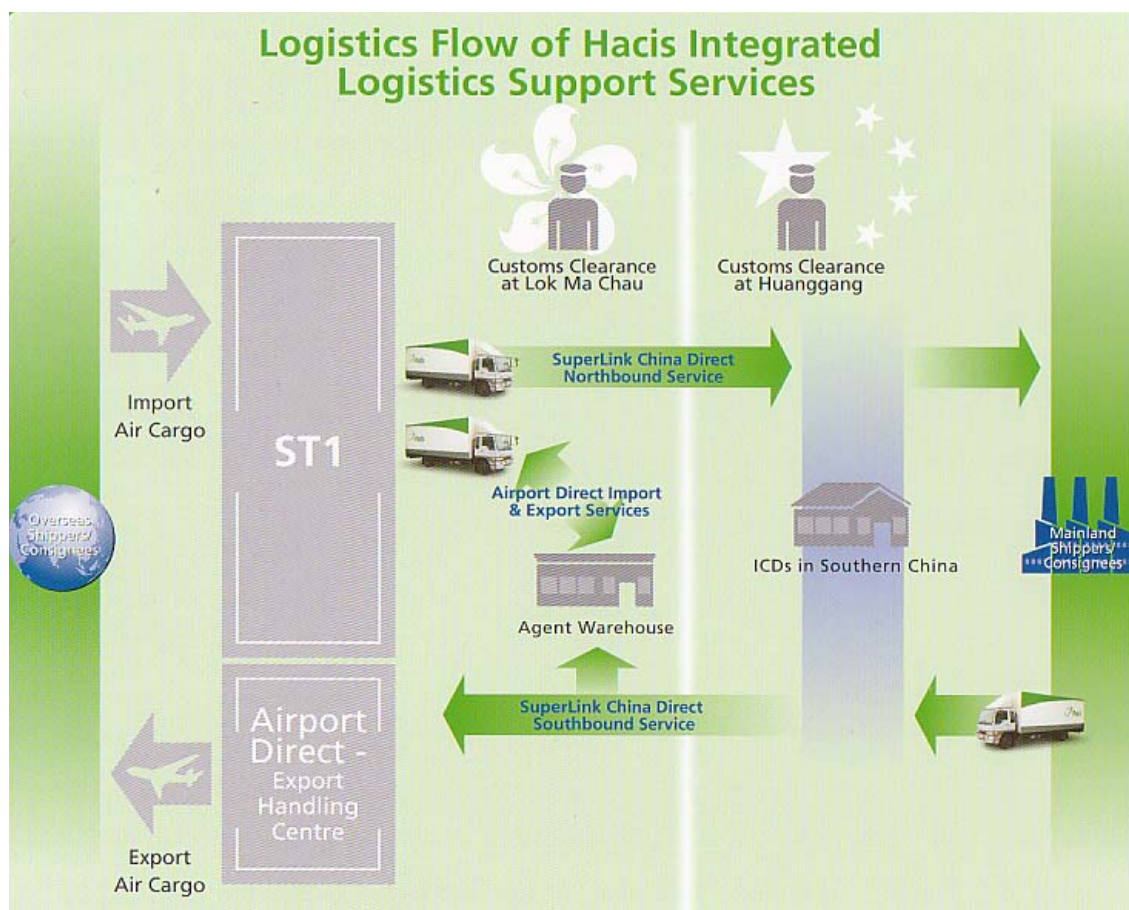
## ・「スパークリング・チャイナ・ダイレクト」について

スパークリング・チャイナ・ダイレクトとは、香港国際空港に到着した貨物を中国南部（東莞、福州長楽空港、広州白雲国際空港、広州保税区（黄埔）、深セン宝安国際空港、アモイ高崎空港）を中心とする中国本土へダイレクトに輸送するサービスである。仕組みは、事前通関サービス（PACCO）を利用し、フォワーダー事業者により当社が通関および貨物受取業務を行い、その後、子会社である「香港空運服务有限公司（HACIS）」が中国本土まで一貫輸送を担う。

このサービスの発端は、中国向け貨物が増加したものの、香港のフォワーダー事業者の大半は中小企業であるため、自社による中国までの一貫輸送は難しく、航空貨物のメリットである迅速性を損なう恐れがあったことによる。そこで当社が中国大陸への混載直行便を手配し、当サービスを始め、シームレス物流に取り組んでいる。また、航空輸送だけでなく、中国本土内ではトラックによる配送も行い、全土を網羅している。このサービスの特徴は以下のようなものがあげられる。

1. 香港国際空港に到着後から中国本土の目的地までの、貨物処理、通関、書類手続き、車両の手配を含めたすべての業務を当社が行う。
2. 香港と中国本土間の輸送は混載可能な定期便で行い、輸送コストの削減を可能としている。なお、この混載定期便は、中国政府の認可を受けている。
3. 目的地到着後に通関の手続きを行う保税輸送も可能である。
4. 中国本土到着後は、香港空運服务有限公司の華南物流センターを通じて、中国全域に配送が可能である。

図2 香港→中国本土へのダイレクト輸送（スパークリング・チャイナ・ダイレクト）の仕組み



## 広州空港との機能分担について

2003年に調印された「CEPA（経済貿易緊密化協定）」により、香港と中国本土間の物流はさらにスムーズになった。これを受け、フリーポートである香港を経由し、中国本土へ輸出入される貨物をはじめ、香港をハブとする国際貿易がさらに盛んになることが予想される。増加が続く中国の輸出入貨物については、香港国際空港のほか、広州白雲空港も急速に取り扱いを伸ばしている。しかし、現段階では、迅速な処理と国際ハブ拠点であるといった利点から、香港国際空港のほうが優位性は高く、競合関係には至っていない。

(5) 塩田国際コンテナターミナル（YICT）〔2月10日〕

写真9 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。

## ヒアリング内容

### ・塩田国際コンテナターミナルの現状

塩田国際コンテナターミナルは、華南地域の深セン経済特区東部の大鵬湾に位置する。華南地域は日本の自動車メーカーなども多く進出する広東省を含んでおり、中国国内でももっとも輸出の盛んな地域である。そのため、塩田港は国際コンテナ港として重要な役割をもち、世界最大の大型コンテナ船の接岸にも対応している。

1994年の運営開始以来、コンテナ取扱量は毎年二桁ペースで増加を示し、2006年には深セン港全体の約半分を占めるまでになった。2006年のコンテナ取扱量は、深セン港全体が1,800TEUで、そのうち塩田国際コンテナターミナルの取り扱いは886万TEUである。

塩田国際コンテナターミナルは、2007年2月現在、第1期から第3期までの工事が完了し、2006年3月から第4期工事として拡張を行っている。この第4期工事では新たに6バースを建設する予定だが、すでに2バースは整備が終了し、供用が始まっている。なお、第1期以外はすべて埋め立てで整備されている。

塩田港の施設概要は、岸壁延長3,750m、水深-14~16m、ガントリークレーン41基を有する。第1期から第3期に整備されたガントリークレーンは22列対応、現在整備中の第4期では25列に対応し、同時に2個の40フィートコンテナを荷役できる能力を持つ。

塩田国際コンテナターミナルの整備に関しては、ハチソングループが多額の資本を出資している。第1期、第2期の工事では70%、第3期、第4期でも65%を出資し、同社が中国国営のゼネコン会社に発注、建設された。また、港湾のオペレーションシステムの開発から運営に至るまで同社が行い、香港の香港国際貨櫃碼頭有限公司（HIT）と同様に効率的な運営がなされている。

コンテナヤードへの搬入締め切り時間であるCYカットは、2~3日前までとなっている。また、コンテナヤードでのコンテナの保管は、空コンテナは最大で8段積み、実入りコンテナの場合は5段積みで保管を行っている。工事中の第4期では、実入りコンテナを6段まで積むことができる設計となっている。現在取り扱っているコンテナサイズは、20フィート、40フィートが大半を占めるが、北米向けには45フィート、48フィートにも対応している。そのほか、片道で53フィートコンテナも取り扱う。

2006年における輸出入の比率は、約9割を輸出が占め、輸入は1割に過ぎず、圧倒的なインバランスが生じている。また、輸出の大半は実入りコンテナだが、輸入ではそのほとんどが空コンテナとなっている。この理由として、輸入貨物は手続きが簡便な香港を経由していることが挙げられる。

塩田港の航路便数は、北米、ヨーロッパを中心に毎週80便にも上る。北米向けは週38便、ヨーロッパ向けは週29便を占め、北米航路ではほとんどが日本や釜山を経由している。所要日数は、北米航路のシアトル直行便が約11日、釜山・日本経由の場合は13~14日を要する。

### ・コンテナ貨物の国内輸送モード

コンテナの輸送は主にトラックで担われ、塩田国際コンテナターミナルに毎日出入りする車両は700台、ピーク時には1万台に達することもある。現段階では、ほとんどの貨物はトレーラーで運ばれているが、このほか、東莞駅から塩田国際コンテナターミナルまで鉄道の引込線がひかれているため、鉄道輸送も選択可能である。引込線の距離は23km程度で、所有権は当社がもっている。20フィート

や40フィートのコンテナを東莞駅まで引込線で輸送し、同駅で幹線に乗せ替え、中国全土に運ぶ。トレーラーに比べて普及はしていないものの、一部の外資系企業も利用し始めており、たとえばソニーは当社の倉庫をリースし、この引込線を利用した鉄道輸送にほとんどを切り替えている。ソニーの場合、ターミナルからターミナルまで列車をほぼ専用的に使用しているため、到着時間の管理がしやすくなっている。

#### ・トランシップ貨物について

当ターミナルでも、トランシップサービスは行っているが、輸出が9割を占めることからわかるように、航路の起点としての役割が強く、トランシップ貨物はあまり多くない。また、国内の他港とのフィーダー船（連絡用バージ船）は、一日に7便が運行されているものの、国際トランシップと同様、国内他港から当ターミナルを経由して輸出入される貨物は少ない。

#### ・塩田国際コンテナターミナルの将来について

当社ではコンテナの取り扱いだけでなく、バイヤーズ・コンソリデーション（各地の生産工場から発送される商品を一つのコンテナに集約、バンニングすることで、物流費削減やリードタイムの短縮につながるようなサービス）のような、高付加価値サービスの提供にも乗り出している。また、WEB上で貨物追跡も実施し、より確実で安全な輸送サービスを提供することも検討している。

当ターミナルとしては、香港のようなフリーポートとしての立場を目指しているが、制度上難しい面が多く、今のところ目途は立っていない。そのため、現段階ではキャパシティの拡張や、水深-16mの大水深バースの増築といったハード面の整備を中心に進めている。なお、第4期以降のターミナルの拡張については、深せん交通局が計画をしているが、実現には中央政府の認可が必要となる。

写真 10 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㎡

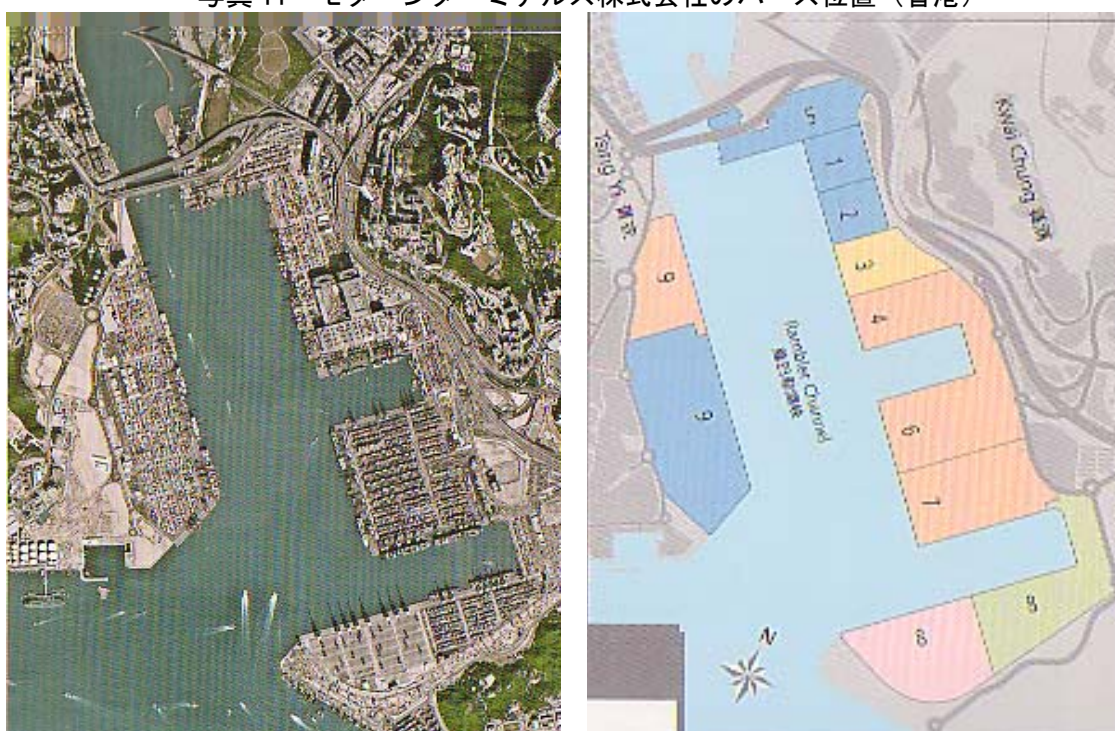
また、中国大陸側の海上コンテナ貨物が増加するなか、珠江デルタに位置する大鐘湾港の株式（65%）を取得し、2007年末から運営を行う予定である。ここは、バース総延長 2,430m、総面積 112 エーカーであり、第1期工事で7バースを設置、現在の水深-15.5mから最終的に-18mまで可能としている。

## ヒアリング内容

### ・モダンターミナルズ株式会社の現状

当社は本拠地である香港地域に積極的に投資を行い、葵涌港1号、2号、5号、9号バースを24時間体制で運営している。2006年の年間コンテナ取扱量は505万TEUに達し、取扱能力の限界に近づいている。現在、各バースでは設備増強の工事を行っており、終了後には取扱能力が年間700万TEUまで増大、処理速度も1時間あたり150～200個にアップする計画である。同時に、近年の船舶の大型化に対応するため、10億香港ドルを投じ、1号、2号、5号バースを水深-15.5mの大水深バースへ改造する工事と岸壁の強化工事を行っている。また、貨物の増加に対応するため、コンテナヤードなど後背地の拡大も進めており、完成後には保管能力が25%増加する予定である。

写真 11 モダンターミナルズ株式会社のバース位置（香港）



出所：MTパンフレット（右図青色部分はモダンターミナルズ所有バース）

### ・モダンターミナルズ株式会社の中国進出の状況

1990年代に入ってから中国本土の経済発展に伴い、コンテナ貨物は急増した。これを好機ととらえ、1991年の蛇口コンテナバースの管理契約を皮切りに、中国のコンテナバース事業を積極的に展開している。主な事業展開は以下のとおりである。

- 1991年 蛇口の現地企業との合弁で蛇口コンテナバースの第1期管理契約
- 1998年 招商局国際と提携し、赤湾コンテナバースの株式20%を取得
- 2000年 長江デルタの経済発展を見込み、上海事務所を開設
- 2000年 蛇口コンテナバース第2期の株式を取得
- 2004年 太倉コンテナバースの第1期の株式を取得

2005年 深セン市政府との連携で大鏡湾コンテナバース、蘇州市政府と共同で太倉コンテナバース第2期の各整備に着手（中央政府の認可による）

特に、華南地域に位置し、当社が株式を取得した大鏡湾コンテナバースについては、経済発展が目覚ましい華南地域の深センの西側、珠江デルタの中心に位置しており、期待も大きい。

この華南地域では新興港湾間の競争が激化しているが、同バースでは現在、水深-15.5m岸壁の整備や最新式ガントリークレーンの設置などを進めており、それが完了すると、蛇口港、赤湾港に次ぐ大水深港湾として大型コンテナ船の接岸が可能となり、さらなる発展が期待される。運営開始時期は2007年末を予定している。

写真 12 モダンターミナルズのバース位置（大鏡湾）



出所：MTパンフレット（右図青色部分はモダンターミナルズ所有バース）

#### ・ 港湾事業以外の取組みについて

香港港の問題点として、情報システムの遅れが挙げられる。香港港を利用するフォワーダー事業者の多くが中小事業者のため、独自で情報システムを構築する力がなく、非効率な運営により香港港のフリーポートという利点を活かしきれない面があった。この問題を解決するために、当社は、葵涌地区に立地する香港国際コンテナバース有限会社とCOSCO（国際コンテナバース香港有限公司）と合弁で、EDIサービスを行う「ワンポート株式会社」を設立した。現在、約800社の輸送事業者およびフォワーディング業者、11社の船社に対しEDIによるコンテナの受渡しやバンニング予約、オンライン配車、貨物追跡サービスを提供している。

また、中国本土との輸出入貨物のスムーズな物流体制を構築するため、同社と民間事業者、中国税関、香港税関の協力で、2006年に「グリーン通路」という通関の新制度を稼働させた。この制度は、葵涌コンテナ埠頭から深センの華南国際物流園区に限定したもののだが、通関データを電子化することにより通関効率が大幅にアップし、企業の通関コストとリードタイムの削減が可能となる。この新制度ではEDIのほかに、GPSや電子タグも活用し、リアルタイムなコンテナ追跡も可能となっている。



## (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 → 物流園区
  - ・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> |
|---|