

中国山東半島における主要港湾の現状と今後の可能性

福島大学経済経営学類教授・ERINA 共同研究員 朱永浩

福島大学大学院経済学研究科修士課程 劉旭彬

要旨

本稿では、中国最大の半島である山東半島における港湾開発の現状および今後の展望と課題について分析した。具体的には、中国における港湾管理体制の転換、環渤海港口湾群の競合状況および山東半島の位置づけを確認した上で、山東半島の主要4港湾（青島港、日照港、煙台港、渤海湾港）の概要とその特徴について考察した。

山東半島の4港湾は、取扱量の差異、取扱品目の多様性を有しているが、長期的にみれば、港湾管理権限の集約、港湾競争力の向上を目指すため、2019年8月に山東半島の4港湾は山東省港口集団に統合されていた。今後、青島港を競争力の高い国際港湾に育成し、煙台港、日照港と渤海湾港を青島港のフィーダー港として発展させることがきわめて重要である。

キーワード：山東半島、主要港湾、青島港、環渤海地域

JEL Classification Codes: O18, P48, R11, R58

1. はじめに

中国は改革・開放路線に転じてから経済発展が続いており、世界の工場および巨大な市場として存在感が高まっている。こうした高度経済成長に伴う貿易量の急拡大を背景に、中国の貨物取扱量も急増しており、そのなかでも海上輸送が物流モード別では最大シェアを占めている。したがって、中国の貿易が拡大すれば、海運の荷動きも比例して増加しているといえる。その主な取扱品目は、鉱石や石炭、穀物などの地下資源と一次産品、および工業製品である。このうち、工業製品は主に世界共通規格の海上コンテナによって運ばれている。

2019年の世界の主要港湾におけるコンテナ取扱量ランキングの首位を占めているのは、上海港である。そして第3位、第4位、第5位、第7位、第8位、第9位は、寧波一舟山港、深セン港、広州港、青島港、香港港、天津港となっており、世界トップ10港湾のうち中国が7つの港を占め、世界の主要港湾ランキングを寡占する状態にある（UNCTAD, 2020）。

その一方で、中国経済が30年以上にわたって続いた高度成長の状況から「新常态（New Normal）」下の安定成

長に移行し、そして国内と国際の2つの循環が相互に促進する「双循環（Dual Circulation Strategy）」戦略が推進されるなか、海上輸送の取扱貨物量はこれから大幅な増加が見込めず、量より質が重視される時代になりつつある。こうした国内外の環境変化を受けて、合理的な配置・再編など、港湾に求められる役割も大きく変化している。

こうした背景を踏まえ、本稿では、中国最大の半島である山東半島における港湾の現状および今後の展望と課題について分析することとしたい。具体的には、中国における港湾管理体制の転換、環渤海港口湾群の競合状況および山東半島の位置づけを確認した上で、山東半島の主要港湾の概要とその特徴、日本との連携可能性について考察する。

なお、本稿の分析対象地域である山東半島とは、行政上で中国の山東省に属しており、その東部および南部が黄海に延伸した半島である。山東半島における港湾には、一帯一路構想¹の玄関口の一つとしてのハブ機能が期待される青島港を中核に、日照港、煙台港、威海港、東営港、濰坊港、濱州港などが含まれている。

2. 中国における港湾管理体制の変遷と山東半島の港湾管理

中国における港湾管理体制は、1990年代に入ってから計画経済時代の中央政府による一括管理から段階的に地方管理（中央政府から地方政府への移管）へと変化していった。港湾管理権限の帰属に関しては、中央政府の管理下では、港湾と所在地方政府との間の連結性が薄いため、港湾の所在地に港務管理行政機関を設立すべく、港務局を地方政府の機関として運営するようになった（施、1999）。

そして、2001年には交通部（現・交通運輸部）、中央紀律検査委員会、国家経済委員会、財務部、中央企業工作委員会が「関与深化中央直属和双重領導港口管理体制改革的意見（中央政府の直属管理と中央政府・地方政府の二重管理における港湾管理体制の改革に関する意見）」を発表した。その中で、「港湾の所在地にある地方政府へ各港湾の管理権限を移行し、自主的に港湾を運営するようにする」ことが規定された。

表1に示すように、中国は1990年代から改革開放の進展により社会主義市場経済に転換し、国際貿易の拡大に伴い、港湾管理をめぐる一連の港湾再編策を打ち

¹一帯一路構想の詳細については、朱（2019a）、朱（2019b）を参照されたい。

表1 中国における港湾再編の概要

年	対象港湾	港湾再編の概要
1997	上海、江蘇省、浙江省等の港湾	交通運輸部、江蘇省、浙江省、上海市連合により上海組合港湾を設立。
2003	日照港、嵐山港	日照港は嵐山港と合併し、日照港(集団)有限公司を設立。
	太倉港、常熟港、張家港	蘇州港口管理委員会が成立し、太倉、常熟、張家港の三港が蘇州港として発足。
2005	青島港、威海港	青島港と威海港が共同投資で威海青威コンテナ埠頭有限公司を設立。
	上海港、長江沿岸諸港	上海港は「長江発展戦略」を実施し、株参入や一定の株を持ちといった政策で武漢、南京、重慶、九江、南通、長沙、太倉等の港湾を統合。
2006	寧波港、舟山港	寧波、舟山両港は合併し、寧波-舟山港管理委員会を設立。
	廈門港、漳州港	廈門、漳州両市は所轄の8つの港区を統合し、廈門港口管理局を設立。
2007	煙台港、龍口港	煙台、龍口両港は統合し、煙台港区集団を設立。
	防城港、欽州港、北海港	広西の防城、欽州と北海三港は広西北部湾国際港務集団を設立。
	青島港、日照港	青島と日照両港は共同投資で、日照港コンテナ埠頭を共同管理。
2008	大連港、錦州港	大連港と錦州港は錦州港西部海域を共同開発。
	武漢港、鄂州港、黄冈港、咸寧港	武漢、鄂州、黄冈、咸寧の地域が跨る四港湾を統合し、武漢新港として発足。
2009	青島港、煙台港、日照港	青島、煙台、日照の三港は連合開発、青島港を中心とし、日照と煙台両港を両翼とする北東アジア国際航運センターを建設。
	秦皇島港、曹妃甸港、黄驊港	秦皇島、曹妃甸、黄驊の三港は共同開発で河北港口集団有限公司を設立。
2013	東渡港、海沧港、海翔港、福州港	廈門コンテナ埠頭集団を設立。
2014	寧波-舟山港、温州港、台州港、嘉興港	浙江海港投資集団を設立。
2017	大連港、營口港	遼寧港口股份有限公司を設立。
2019	青島港、日照港、煙台港、環渤海湾港	山東省港口集団を設立。

出所: 各港湾のホームページおよび丁・于(2012)より筆者作成

出した。それから今日に至るまでの港湾開発に関しては、中央政府による港湾管理体制から地方政府による管理体制への移行に伴い変遷してきたといえる。

中国における港湾管理体制の転換について、劉(1987)は地方政府に移管した天津港の事例分析を通じて、次の特徴を明らかにした。①港湾管理体制は地方政府に移管された後、地方政府の港湾整備によって港湾の収益が拡大傾向にある。②中央政府は港湾の管理権限を地方政府に移管し、地方政府はさらに傘下の港務局に移し、港務局が港湾を運営することで、港湾をコアとする産業の育成に貢献できる。③地方政府は港湾の運営権を有するため、港湾の開発がしやすくなる。④営業利益の拡大により、港湾従事者の待遇改善が期待できる。⑤港湾に関わる産業

の発展は、地方政府との連携がより容易になる。⑥港湾開発に伴って港湾の取り扱い能力が上昇し、背後地域との経済連携が強化できる。

さらに、中華人民共和国港口法が2004年1月1日に施行され、同法の第五条では「中央政府は、法律に基づいた国内外の経済組織および個人の港湾開発・港湾運営を巡る投資を奨励し、かつ保護する。」とされている。その後、交通運輸部は2011年に「關於促進沿海港口健康持續發展的意見(沿海港湾における持続可能な発展の促進に関する意見)」を公表し、地域ごとに中枢港湾が明確化され、取り扱い品目の重複性を回避する方針が示された。また、2015年3月、中国国家發展改革委員会、外交部および商務部は「推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之

路的願景与行動(シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動)」を公表した。その中で、沿海港湾における海上輸送の重要な拠点港として、上海、天津、寧波-舟山、広州、深セン、湛江、汕頭、青島、煙台、大連、福州、廈門、泉州、海口、三亜(計15港湾)が明記された。

本稿で取り上げる山東半島の港湾管理体制の転換については、2002年に山東省政府弁公庁が発表した「全省高航管理体制改革に関する意見(魯政弁発<2002>38号)」から本格的に始まった。同意見は9項目から構成されており、そのうちの第1項目は、中央政府と地方政府の二重管理である青島港、日照港、煙台港をその港湾に属する地方政府に管理権を移管するとしている。また、第4項目では、港湾管理をその地方に移管した後、港湾の営業収益もそのままに地方政府に譲渡し、港湾建設・開発に充当すると記されている。

3. 環渤海湾港口群の現状と主要港湾の競合状況

交通運輸部は、2006年9月に「全国沿海港口布局規劃(全国沿海港湾配置計画)」を発表し、その中で中国沿海部における港湾は、環渤海湾港口群、長江デルタ港口群、東南沿海港口群、珠江デルタ港口群、西南沿海港口群の5つの港湾群に分けられている(図1)。

環渤海湾港口群に関して、その中枢にあるのは大連港、天津港、青島港の3港湾である(表2)。このうち、大連港は北東アジア国際航運センター、天津港は中国北方国際航運センターを目標に掲げ、中国政府に承認された(三浦、2012)。一方、政策上の重要性について、青島港は当初大連港や天津港に比べて強調されていなかったが、近年の青島港の貨物の取扱量実績は天津港と大連港を上回り、地理的な利便性に関しても相対的に優位な立場にある(小島、2013)。

青島港、天津港および大連港は、同じく環渤海湾港口群に属しているが、3港湾の相互連携が薄く、全体的に分業体制が確立されていないため、貨物輸送の効率

が低い(王・方・丁、2015)。そして、青島港の背後地域は主に山東省内に依存しているのに対し、大連港が背後地域を東北地域とし、天津港が北京市や、河北省、山西省、内モンゴル自治区などを背後地域としているとされる(肖、2007;王・陳・王、2017)。つまり、地理的に環渤海湾港口群3港湾間の距離は近いが、消費市場や生産基地といった背後地域は互いに関連しておらず、3港湾間の協力関係が必ずしも

十分に構築できていないと言える。

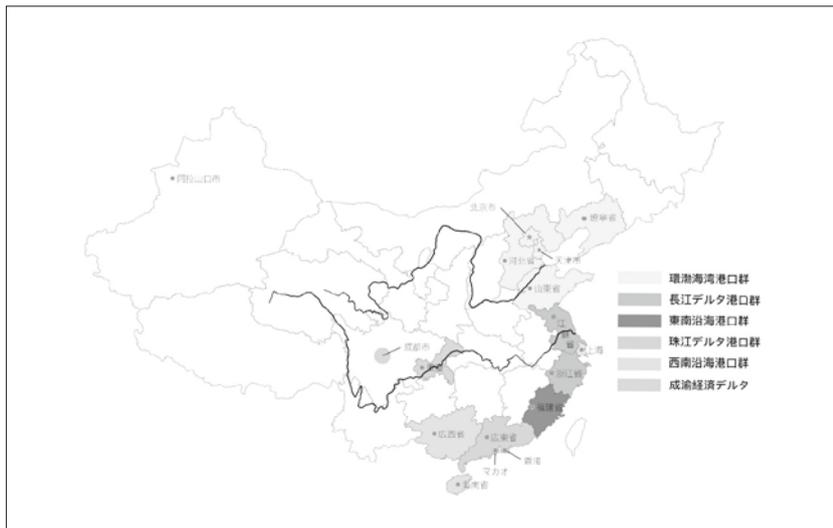
『中国港湾統計年鑑』2020年版によれば、2019年時点で青島港の全体取扱量(5億7736万トン)のうち、対外貿易量が4億1993万トンだった。その次は天津港(全体取扱量が4億9220万トン、対外貿易量が2億7842万トン)、大連港(全体取扱量が3億6641万トン、対外貿易量が1億6511万トン)という順であった。

環渤海湾港口群の3港湾を総合的に

評価すれば、青島港に対して、天津港と大連港は環渤海湾の奥地にあるため、立地条件が劣っている。ただし、青島港は政策的に天津港と大連港より重視されていない。一方、天津港は人工港湾であるため、埠頭設備のメンテナンスや水深を維持するために、定期的に泥の沈殿を浚渫する必要がある²。大連港は天然良港であるが、東北三省(遼寧省、吉林省、黒龍江省)といった背後地域の市場規模は青島港と天津港に及ばない(陳、2013)。

このように、3港湾に関する競合関係は、単なる取扱量の大小のみで判断が困難である。翻って国際貿易をめぐるサービス向上が、その重要なポイントとなる。たとえば、珠江デルタでは香港港を中心として国際貿易ひいては国際貨物の積卸し場といったトランシップが、中国国内の他港湾と比較して多くのシェアを占めている。長江デルタにおける上海港もそのような存在である。そのため、環渤海湾港口群における今後の各港湾間競合状況は、背後地域でいかに高付加価値の製品を生産・加工できるか、または国際貨物のロジスティクス機能が発揮できるのか、に大きく関係して行くのではないかと考えられる。

図1 中国における港湾群分布図



出所:各種資料より筆者作成

表2 環渤海湾港口群の概要

省・市	港湾	位置づけ	主な機能、取扱品目	背後地域(省・市・自治区)
遼寧省	大連港	北東アジア国際航運センター	コンテナ事業・石炭製品・液体エネルギー・鉄鉱石・RORO船・旅客船	遼寧省 吉林省 黒龍江省 内モンゴル自治区
	營口港	大連港のフィーダー港	石炭製品・液体エネルギー・鉄鉱石	
	丹東港	大連港のフィーダー港	コンテナ事業	
	錦州港	大連港のフィーダー港	コンテナ事業	
天津市 河北省	天津港	北方国際航運センター	コンテナ事業・石炭製品・液体エネルギー・鉄鉱石・RORO船・旅客船	北京市 天津市 華北地域
	秦皇島港	天津港のフィーダー港	石炭製品・液体エネルギー・鉄鉱石・食糧	
	唐山港	天津港のフィーダー港	石炭製品・液体エネルギー	
	黄驊港	天津港のフィーダー港	コンテナ事業	
山東省	青島港	中核港	コンテナ事業・石炭製品・液体エネルギー・鉄鉱石・RORO船・旅客船・食糧	山東半島西部
	日照港	青島港のフィーダー港	石炭製品・液体エネルギー・鉄鉱石・食糧	
	煙台港	青島港のフィーダー港	石炭製品・液体エネルギー・鉄鉱石・RORO船・旅客船	
	威海港	青島港のフィーダー港	RORO船・旅客船	

出所:全国沿海港口布局(2006)より筆者作成

² 浚渫とは、河川・港湾等の底質を様々な手法によって掘削・除去する手法である。

4. 山東半島における主要港湾の概要とその特徴

4.1 山東半島の主要港湾の概要

中国最大の半島である山東半島は、良好な自然環境に恵まれているため、港湾の開発に有利な条件を持っている。図2は山東半島の主要港湾の分布図であり、そして主要港湾の概要を見たのが表3である。

具体的には、黄海に面する青島港、日照港のほか、渤海湾の内側に立地する煙台港、威海港、東営港、濰坊港、濱州港などがある。このうち、世界第6位（2019年実績）の取扱貨物量を誇る青島港は、山東半島の南部に位置し、地理的に近い北東アジア地域（日本、韓国など）や、東南アジア、欧米との間に航路を多数有する。

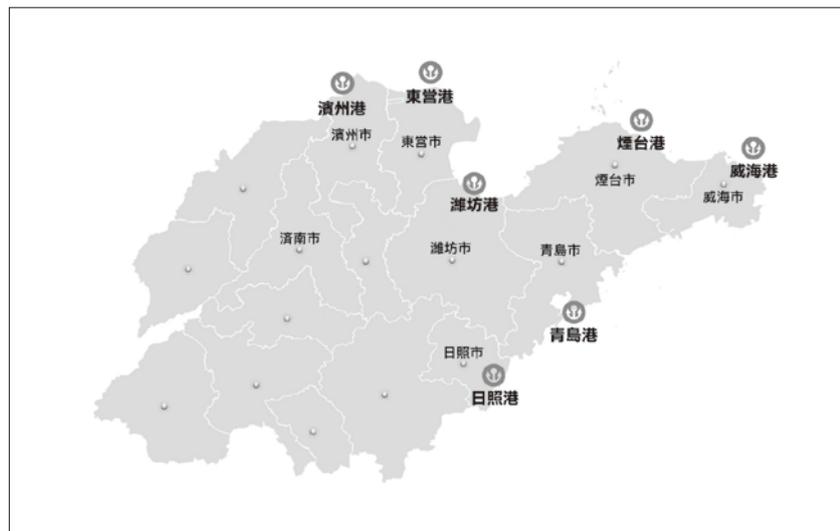
(1) 青島港 (Qingdao Port)

青島港は大港港区、黄島油港区、前湾新港区、董家口港区の4港区から構成される。大港港区は青島市市北区に、ほかの3湾は同市黄島区に立地している。近年、4港区のメインカーゴは従来のバルク貨物からコンテナ貨物へ転換する傾向にある。

青島港のホームページによれば、青島港の岸壁クレーン (STS) による揚積実績は1基時間当たり平均で52.1個、世界最高水準となっている³。また、男澤（2017）によれば、人件費の高騰といった青島港の課題はコンテナターミナルの自動化による効率性を向上させることで、人件費を削減し解決することが期待できるという。

青島港を中心とした5つの物流園区（膠州物流園区、黄島物流園区、董家口物流園区、即墨物流園区、婁山物流園区）は、輸送ルートを連結させる機能や貨物の調達・管理といったそれぞれ異なる役割を持つことで、地域中継港湾の形成において重要な機能を果たしている。膠州地域は生鮮食品が生産・管理されている地域である。そのため、膠州物流園区の主な機能がコールドチェーンとなっている。

図2 山東半島における主要港湾の分布図



出所: 筆者作成

表3 山東半島における主要港湾の概要

港湾	開港年	業務内容	水深(m)	埠頭数(バース)	運営会社	
青島港	大港港区	1892	鋼鉄、食糧、化学肥料、一般貨物	-15	18	青島港国際股份有限公司大港子会社
	黄島油港区	1974	液体エネルギー	-24	11	青島実華原油有限公司
	前湾新港区	1987	コンテナ、金属鉱石、石炭、一般貨物	-21	40	青島港国際股份有限公司前湾子会社、QQCT、QQCTU
	董家口港区	2008	コンテナ、バラ貨物、液体エネルギー、一般貨物	-25	17	青島港国際股份有限公司、QDOT、青島実華原油有限公司等
	威海港区	-	コンテナ、石炭、穀物	-16.5	18	青島港国際股份有限公司
煙台港	芝罘湾港区	-	コンテナ、フェリーボート、バルク貨物	-20	59	煙台港集团有限公司
	西港区	-	液体エネルギー、バルク貨物	-13	15	中国海洋石油集团有限公司、中国保利集团有限公司等
	龍口港区	-	コンテナ、バルク貨物、一般貨物	-16	30	煙台港集团有限公司
日照港	蓬萊港区	-	木材、大型設備、石炭、建築用材料	-14	12	
	石臼港区	-	鋼鉄、食糧、化学肥料、一般貨物	-15	58	日照港股份有限公司
渤海湾港	嵐山港区	-	液体エネルギー	-24		
	東営港区	-	液体エネルギー、バルク貨物、コンテナ、観光船	-	271	
	濰坊港区	-	液体エネルギー	-	32	山東渤海湾港口集团有限公司
	濱州港区	-	バラ貨物、液体エネルギー、一般貨物	-	40	

出所: 山東省港湾集团有限公司 HP (<http://www.sd-port.com/>、2021年8月28日アクセス) より作成

³ 青島港のホームページ (<https://www.qingdao-port.com/news/detail?type=zh&id=4425>、2021年10月30日アクセス)。

黄島区にある黄島物流園区と董家口物流園区は、複合一貫輸送によるブロックレインを發展させている。即墨区にある即墨物流園区では、城陽区と平度市、萊西市に接し、地域間の物流拠点の強化の役割を果たしている。そして濰山物流園区では、主に輸出入の貨物が取り扱われている。

(2) 威海港 (Weihai Port)

山東半島の端にある威海港は、1985年4月に運営され始め、日本やロシア、シンガポールなどと通航されている。1993年9月に山東省が威海港の運営権を威海市政府に移転させ、威海市港務管理局が設立された。その後、2005年7月に威海港集団有限公司として発足した。威海港は威海港区、龍眼港区、石島港区、南海港区という4港区からなる。取扱貨物品目では石炭や鉄鉱石、石油製品、穀物といったバルク貨物がメインカーゴである。また、近年コンテナ事業にも積極的に取り組んでおり、特にコールドチェーン分野における開発を加速させる傾向である。

(3) 煙台港 (Yantai Port)

煙台港は芝罘湾港区、西港区、龍口港区、蓬萊港区の4港区から構成されている。青島港と同様に煙台港の港湾開発の時期（1861年に開港）が早く、取扱品目も多様であるという特徴を持っている。2020年時点で、煙台～大連、蓬萊～旅順、龍口～旅順および煙台～韓国の仁川、煙台～韓国の平澤の5つの航路があり、トータルで17のバース利用で、月間計420便となっている⁴。また、煙台港は通用汽車中国投資有限公司といった自動車メーカーと連携し、アフリカ・南米・中東地域への輸送ルートにも力を入れている。

(4) 日照港 (Rizhao Port)

日照港は1982年から開発され（1986年に稼働）、石臼港区と嵐山港区から構成されている。主な取扱品目では、日照港は青島港と煙台港のように多様ではなく、石炭

や鉄鉱石、木材といったバルク貨物が大半を占めているが、近年コンテナの取扱量も増加している。バルク貨物が多いのは、日照市内に化石燃料の調達がかかせない製鉄企業（日照鋼鉄控股集团有限公司、山東省五蓮県軋鋼有限公司など）が多数存在していることを反映している。

また、日照港には、日照港中央アジア物流園区や新疆日照港物流園区がある。その業務内容としては、中央アジア諸国との貿易往来における電子取引や複合一貫輸送といった連携強化、および中国・パキスタン経済回廊（CPEC）のトランシップ機能を発揮することが期待されている。CPECに関しては、パキスタンのカシム港が日照港富華国際埠頭管理有限公司と中国水電建設集団港航建設有限公司両社により共同運営・管理している。また、カシム港においてパキスタン最大の火力発電所が建設されており、化石燃料の調達および技術協力では日照港と緊密な関係が築かれている。

(5) 渤海湾港 (Bohai Bay Port)

・東営港 (Dongying Port)

東営港区、広利港区、広北港区、広饒港区という4つの港区からなる東営港は、1995年に運営が開始され、地理的に黄河入海口と山東省を結ぶ港湾であり、原油の輸送ルートとして位置付けられている。その業務内容としては、液体エネルギーやバルク貨物などを取り扱っている。東営市は、山東省における唯一の石油を採掘できる地域であるため、古くから石油製品の関連産業が盛んである。

・濰坊港 (Weifang Port)

東港区、中港区（森達美港）、西港区という3つの港区からなる濰坊港は、2010年に運営が開始された。中港区が主にバルク貨物と工業原料、西港区が野菜、穀物といった農産物などを取り扱っており、東港区が濰坊濱海経済開技術開発区によるサービスなどの提供を行っている。

・濱州港 (Binzhou Port)

濱州港は、2017年12月に運営され始

め、海港港区や套尔河港区、大口河港区および複数の小型埠頭からなる。濱州港は、液体エネルギー作業区やバルク貨物、港口倉庫といった分野において力を入れている。

4. 2 山東半島における主要港湾の取扱貨物の特徴とその課題

山東半島の主要港湾において、青島港はコンテナ事業に加え、穀物といったバルク貨物や石油製品などの大口貨物を取り扱っている。そして日照港は、石炭や鉄鉱石といった化石貨物を輸送している。『中国港湾統計年鑑』2020年版によれば、2019年時点では青島港のコンテナ取扱量が2101万 TEU（世界第7位）、全体の取扱量が57736万トン（同6位）であり、日照港の全体取扱量が46377万トン（同12位）であった。

そして、煙台港は石炭製品・セメントといったバルク貨物をはじめ、近年 RORO 船による自動車（完成車）輸送および旅客船事業を發展させようとしている⁵。主な航路は大連港や天津港といった中国国内線をはじめ、日本と韓国といった北東アジア域内との定期線が挙げられる。なお、威海港は煙台港と地理的に近いため、取扱品目も類似しており、近隣港湾同士は競争関係にある。

表4と図3が示すように、2010年から各港湾の取扱量および国際貿易額が、全体的に増加傾向にある。また、取扱能力では、青島港、日照港、煙台港、威海港の順となっている。国際貿易額では、青島港と日照港の輸出入額のシェアが全体の約7割であるが、煙台港と威海港は比較的シェアが低い。そして、各港湾のコンテナ取扱量も増加している（図4）。そのうち、青島港のコンテナ取扱量が全体の約7割を占めている。主に輸送している貨物品目は食品、化学製品、工業機械製品、ゴム、プラスチック、木材製品等となっている。

これまで見てきたように、山東半島の主要港湾は、取扱量の差異、取扱品目の多様性を有しているが、各港湾の背後地域

⁴ 煙台港のホームページ (<https://www.yantaiport.com.cn/>、2021年8月31日アクセス)。

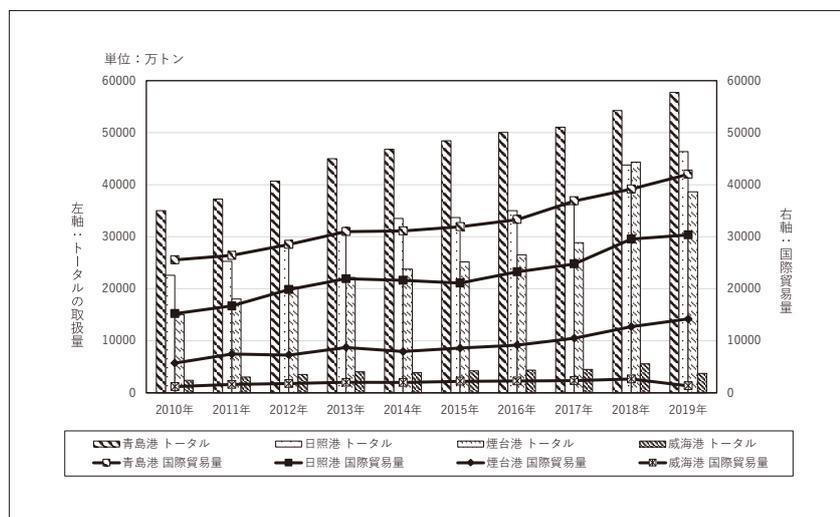
⁵ 青島港、日照港、煙台港における石炭輸送は、環境への配慮を図るため、2019年1月1日より、3港湾に到着した石炭の分配が全て鉄道か水路による輸送するようになったという（『齊魯晩報』2019年1月3日付）。

表4 山東半島における主要港湾の統計資料(2019年)

港湾	貨物取扱量					旅客数		
	合計 (万トン)	増加率 (%)	国際貿易量 (万トン)	コンテナ 万 TEU 万トン		自動車数 (万台)	万人	出港
青島港	57,736	107	41,993	2,101	17,832	2	27	13
日照港	46,377	106	30,349	450	6,463	-	11	5
煙台港	38,632	116	14,176	310	2,404	201	1,208	600
威海港	3,730	116	1,333	103	683	17	205	104
濰坊港	5,408	-	371	45	823	-	-	-
濱州港	3,505	-	-	-	-	-	-	-
東営港	5,677	-	548	-	-	7	30	14
合計	161,064	109	88,771	3,010	28,205	227	1,408	737

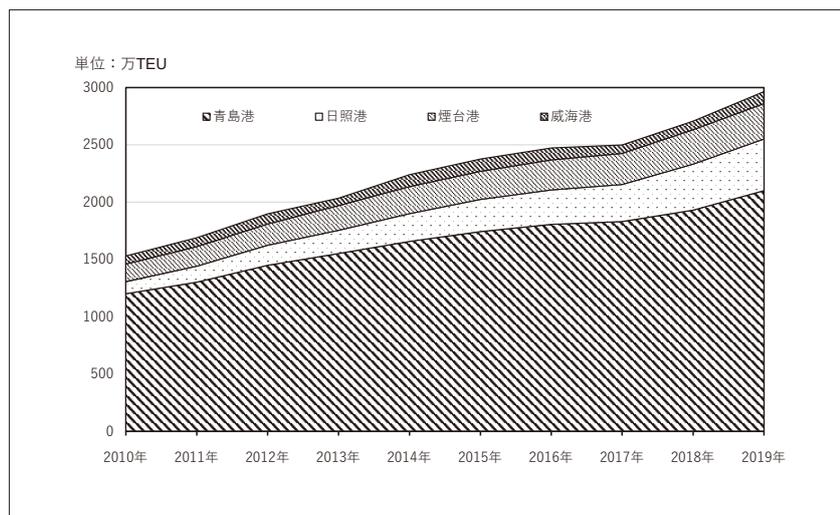
出所:『中国港湾統計年鑑』2020年版より筆者作成

図3 山東半島における主要港湾の取扱量と国際貿易量(2010~2019年)



出所: 中国港口年鑑(各年版)および日照港年間報告書(2019)より作成

図4 山東半島における主要港湾のコンテナ取扱量(2010~2019年)



出所: 中国港口年鑑(各年版)および日照港年間報告書(2019)より作成

は、いずれも山東省内に集中している。長期的にみれば、広大な山東半島という背後地域に対して、行政単位ではなくいかに効率の良い港湾サービスを提供できるかに焦点に絞り、中核的な存在として規模が最も大きい青島港を中心とし、日照港と煙台港が青島港を補完することが重要な課題となる。

山東半島における近隣港湾同士の競争が激しく展開されるなか、港湾再編の新たな動きとして、2019年8月に山東半島の主要港湾は山東省港口集団に統合された。その統合プロセスは3段階からなるが、まずは2018年3月、東営港、濰坊港、濱州港の3港湾が統合され渤海湾集団となった。次に、2019年7月に青島港は威海港の株式を取得し完全子会社化した⁶。これにより、山東半島の港湾全体は青島港、煙台港、日照港、渤海湾港の4港湾体制となった。その後、各港湾の一体化運営、重複建設の回避、港湾競争力の向上を目指すため、2019年8月に山東半島の4港湾は山東省港口集団に統合されていた。同集団のビジョンとしては、青島港を競争力の高い国際港湾に育成し、煙台港、日照港と環渤海湾港を青島港のフィーダー港として発展させる方針である。

こうした行政権力の行使(山東省政府主導)により、山東半島の主要港湾は、広域における港湾管理権限の集約、港湾経営の統合を可能にした。その一方で、中国における輸出主導型経済成長の限界がはっきりと見えてくるなか、山東半島の各港湾間のネットワークと連携性の優位性を活かし、北東アジア地域の重要な国際物流拠点として、港湾背後地域の市場ニーズを見据えた荷役作業の効率化、コンテナ航路の集約、鉄道などの陸送との連携による国際複合一貫輸送の推進などが今後の注目すべきポイントである。

5. 日本(博多港)との連携を推進する山東半島の主要港湾

2022年1月1日に発効される地域的な包

⁶ 2005年に青島港と威海港が共同で威海青威コンテナターミナル有限公司を設立したが、青島港では、コンテナ、鉱石、石炭、原油などの積み下ろし、関連サービス、物流、港湾付加価値サービス、港湾支援サービス、金融サービスを取り扱っており、威海港では、主に、コンテナ、鉱石、石炭などの積み下ろし、関連サービス、物流、港湾付加価値サービス、港湾支援サービス、金融サービス、旅客フェリーを取り扱うことになっている。さらに、2019年7月9日、青島港集団は威海港100%の株式を取得し完全子会社化した。

括的経済連携(RCEP)は、日中韓を含む北東アジア地域における一層の経済連携の強化に寄与することが期待される。そのなかで、山東半島の主要港湾は日本(とりわけ、九州)との地理的な近さを生かし、日本との物流の重要な結節点にあっている。

他方、日本企業についても、山東半島をハブとして中国国内と海外への販売・サービスを提供するなど、多様なビジネスモデルを実現できる貴重な地域となる可能性がある。たとえば、博多港は九州地域の経済を支える中核港湾として成長しており、長期的なビジョンとしてはアジアをターゲットとし、世界へとつながるとい⁷。このような背景を鑑み、ここで博多港と山東半島の主要港湾との連携可能性についても触れていきたい。

博多港におけるコンテナ国際航路で

は、中国全体の16航路のうち、山東半島の主要港湾はその7航路を占めている。そして、東南アジア国際航路に山東半島の石島港が経由されている。なお、上記8本の航路は全て中国の運航船社が運営している(表5)。

このような国際航路の開設からもわかるように、山東半島諸島と博多港間の貨物往来が頻繁に行われていることが明らかである。そして、博多港が立地する福岡県のみならず、関西地方である大阪をはじめ、東京と横浜という京浜地域の港まで拡大している。とりわけ、2021年5月に開設された航路は仙台から秋田といった東北地方の太平洋側から日本海側まで延伸し、北海道の苫小牧までカバーされている。つまり、山東半島は博多港を中心として日本の各地と緊密に連携しているといえる。

6. おわりに

本稿では、港湾政策の変遷という視点から中国および山東半島における港湾管理体制を分析してきた。また、山東半島が属する環渤海湾港口群における青島港、天津港と大連港といった大型港湾間の競合状況とその課題をあぶり出してきた。これまで見てきたように、3大港湾が従来の取扱量から見た絶対量の競争ではなく、今後いかに国際貿易にかかわる機能が発揮できるかに左右される。その国際貿易の取引量は、港湾自体の規模というよりはむしろ各港湾の背後地域の市場規模が大きく関わるともいえる。

さらに、山東半島における主要港湾の現状について分析を行った結果、長期的にみれば中核港の青島港を中心として、日照港と煙台港が青島港を補完する役割を担う重要性を指摘した。そのほか、威海港、濰坊港、濱州港および東營港といった中小規模の港湾が青島港のフィーダー港としてスムーズに連携されることが期待されるのである。2019年8月、山東半島における主要港湾は統合され、山東省港口集団として発足した。新型コロナウイルス(COVID-19)のパンデミックも相まって、その統合の効果について、2021年10月時点で明確な評価を下すことはまだ困難である。その評価と課題を明確化した新たな北東アジア物流協力体制の模索を行うことは、今後に残された重要な検討課題である。

本稿の最後に、山東半島の主要港湾と博多港との連携状況に主眼を置いて、とりわけ国際定期コンテナ航路の視点から貨物往来拡大の可能性を考察した。今後、日本(九州)との幅広い連結とその円滑化および2022年のRCEP発効を契機に、港湾の活性化による地域経済振興と国際地域間連携を図ることが、山東半島における主要港湾に新たな可能性をもたらすものであると考えられる。

表5 山東半島の主要港湾と博多港の国際定期コンテナ航路

	運航船社/コンテナ航路	寄港(博多港)頻度	開設時期
1	SITC Container Lines(中国)/ SINOTRANS(中国)(PSU/PBU) 博多(月)⇒門司⇒天津⇒煙台⇒大連⇒門司⇒博多(水)⇒上海⇒博多(月)	毎週月・水曜日	2007年10月開設
2	CCT(中国)(QJX-1) 博多⇒威海⇒青島⇒門司⇒博多	毎週火曜日	2008年5月開設
3	SITC Container Lines(中国)(CJV4N) 博多⇒大阪⇒神戸⇒天津⇒大連⇒石島⇒ハイフォン⇒寧波⇒博多	毎週日曜日	2011年3月開設
4	SITC Container Lines(中国)(LTU) 博多⇒門司⇒ひびき⇒釜山⇒連雲港⇒日照⇒青島⇒博多	毎週月曜日	2011年10月開設
5	STAROCEAN MARINE(中国)(WDKU) 博多⇒威海⇒大連⇒門司⇒博多	毎週火曜日	2012年4月開設
6	COSCO(中国)(JS23) 博多⇒青島⇒大阪⇒門司⇒博多	毎週水曜日	2017年6月開設
7	HEDE(HONGKONG)INTERNATIONAL SHIPPING(中国)(JW21) 博多⇒門司⇒東京⇒横浜⇒名古屋⇒大阪⇒神戸⇒京唐⇒濰坊⇒博多	毎週月曜日	2018年1月開設
8	KMTC/NAMSUNG(中国)(NCQ(PD1)) 博多⇒常陸那珂⇒仙台⇒八戸⇒秋田⇒釜山⇒蔚山⇒光陽⇒大連⇒天津⇒釜山⇒酒田⇒秋田⇒苫小牧⇒釧路⇒室蘭⇒釜山⇒光陽⇒青島⇒大連⇒釜山⇒博多	毎週木曜日	2021年5月開設

出所:博多港のホームページ(<https://www.city.fukuoka.lg.jp/kowan/hakata-port/index.html>, 2021年11月1日アクセス)より筆者作成

⁷ 博多港長期構想検討委員会(2012)「博多港長期構想～アジアの中で輝きを放つオンリーワンのみなとづくり」(<https://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/80383/1/kousou01.pdf?20210330085305>, 2021年11月1日アクセス)、p.12。

<参考文献>

- 男澤智治(2017)『港湾ロジスティクス論』見洋書房。
- 小島末夫(2013)「中国北部主要港の発展過程と競合状況」、『アジアにおける海上輸送と中韓台の港湾』アジア経済研究所、pp. 81-112。
- 朱永浩(2019a)「海上シルクロード『海運強国』は実現可能か?」、穆堯芋・徐一睿・岡本信広編『「一带一路」経済政策論—プラットフォームとしての実像を読み解く』日本評論社、pp. 143-160。
- 朱永浩(2019b)「中国の対外経済戦略と『一带一路』構想」、平川均・町田一兵・真家陽一・石川幸一編『一带一路の政治経済学—中国は新たなフロンティアを創出するか』文真堂、pp. 30-49。
- 三浦良雄(2012)「中国環渤海地域における港湾整備の現状と課題」、『ERINA REPORT』、第108号、pp. 19-29。
- 町田一兵(2018)「中国国内の交通・インフラ整備政策の視点から見た『一带一路』(特集『一带一路』をどう読み解くか?)」、『運輸と経済』、第78巻第12号、pp. 78-86。
- UNCTAD (2020), *Review of Maritime Transport 2020*, United Nations Publication.
- 陳明業(2013)「環渤海地区港口競争形勢及天津国際航運中心建設的幾点思考」、『港口経済』、2013年第11期、pp. 28-29。
- 丁敏・于志安(2012)「港口資源整合与優化配置勢在必行」、『中国港口』、2012年第8期、pp. 1-3、9。
- 王傑・陳卓・王爽(2017)「山東沿海主要港口腹地的動態演化」、『地域研究与開發』、第36巻第5号、pp. 1-6。
- 劉卯忠(1987)「从天津港的下放刍議我国港口的改革」、『海洋開發』、1987年第1期、pp. 35-40。
- 施伯香(1999)「関与港口行政管理的幾点思考」、『中国港口』、1999年第10期、pp. 16-17。
- 王化田・方涛・丁華(2015)「基於強度模型的環渤海港口輻射能力定量價值評估分析研究」、『發展戰略』、2015年第5期、pp. 62-69。
- 肖鐘熙(2007)「港口群的概念与港口布局規劃」、『水運管理』、29巻6期、pp. 11-17。