

調査報告 8

国際物流システムを中心とした上海港の ダイナミクスに関する実態調査報告

中村学園大学 流通科学部

朴 晟 材

1. はじめに

東アジア地域の諸大型港湾は、荷役設備などの港湾施設やアクセス性、情報処理能力といった面において、すでに世界トップレベルのグループに属しており、ロジスティクス機能の集約および付加価値生産能力の強化に向けて、港湾間の競争と協調が展開されている。

そのような環境状況の中で上海港は、この10年間で最も著しい成長を成し遂げ、現在はグローバル・ロジスティクス・ネットワークの中心に位置するだけでなく、引き続き、そのプレゼンスを高めているといえよう。

本報告書は、以上の状況を踏まえながら、流通科学研究所が行った「アジアにおける食料・食品生産と流通のあり方」に関する調査の一環として、上海市港湾管理局及び上海国際港務集団などでの調査内容の概要を報告するものである。

2. 上海港の概要

上海港は長江デルタ経済圏を背後地に持ち、重慶までの1,500kmに至る長江の関門に位置し、この地域における人口の増加や工業などの産業発展が上海港の貨物交易量を増加させている。

上海港は中国最大の輸出入港であるだけでなく、直近の5年間では、重量ベースで年平均16%以上の驚異的な成長を成し遂げ、2007年には3年連続で世界一となる取扱量2.61億トンを記録した。そして、コンテナ取扱量では前年比20.4%増の2,615万 TEU を記録し、それまでの香港を抜いて、シンガポールに次ぐ世界第2位のコンテナ港の位置についた。

上海港のコンテナターミナルは、長江に面する既存の外高橋港と上海市から32km南東海上に建設された洋山港で構成される。

<写真1：黄浦川と浦東新区>



<表1：上海港貨物取扱実績の推移>

年度	貨物取扱量		貿易貨物取扱量		コンテナ取扱量	
	億トン	伸び率 (%)	億トン	伸び率 (%)	万 TEU	伸び率 (%)
2003	3.16	19.9	1.30	22.2	1128.2	31.0
2004	3.79	19.8	1.58	22.1	1455.4	29.8
2005	4.43	16.9	1.85	16.8	1808.5	24.3
2006	5.37	21.2	2.13	15.1	2171.9	20.1
2007	5.61	4.5	2.56	20.2	2615.2	20.4

出所：上海港湾管理局(2008), p.48.

3. 展開中の発展戦略

上海港は1996年に発表された国際海運センターとしての発展戦略の目標を達成するために、東

北アジア戦略（2002年）、長江戦略（2003年）、グローバル化戦略（2006年）の3大戦略を段階的に推し進めてきた。

<写真2：上海市港湾管理局>



①東北アジア戦略

洋山港の開発が中心的な内容である。大型コンテナ船が接岸可能で高速かつ経済的な荷役設備をもつ深水港を建設することで、コンテナ貨物の取扱いにおいて最も競争力の高いハブ港を目指す戦略である。

②長江戦略

長江流域に貨物に焦点を置き、共同資本によって運営会社の設立という形で、長江上流の重慶港、中流の武漢港、下流の南京港との連携を図っている。

<写真3：長江流域のコンテナターミナル>



③グローバル化戦略

グローバル化戦略は、アセアン地域などの海外の港湾開発及び管理運営市場への進出が中心内容であり、資本参加による外国でのターミナル運営ノウハウの蓄積を経て、各国にターミナル運営会社を据えたグローバル港湾ネットワークの構築を目指す戦略である。

4. 上海国際港務集団（SIPG）

上海港の運営会社である上海国際港務集団は、地方政府が全体株式の44.2%を所有し、上海港の急速な成長において大きな役割を果たしてきた。

その内容として、総延長20km以上に及ぶ125の貨物埠頭や総面積30万 m²の倉庫を所有または管理し、バージ船の運航サービスやトラック輸送で連携された関連物流ネットワーク・サービスを提供している。

<写真4：崇明島の造船施設と
河川外洋兼用バージ船>



上海国際港務集団は、当面の目標として、上海港が東北アジアの最大ハブ港としての位置づけを確固たるものとし、トランシップ貨物や内陸複合一貫輸送貨物への対応においても最高の設備とサービスを提供するターミナル運営を目指している。

<写真5：上海国際港務集団の本社ビル>



<表2：洋山深水港貨物取扱規模の推移>

年度	岸壁総延長 (メートル)	バース数	最大取扱能力 (万 TEU)	取扱実績 (万 TEU)
2005	1600	5	220	※12月 オープン
2006	3000	9	430	323.6
2007	4350	13	710	610.8

出所：上海港務管理局(2008), p.43.

<写真6：卸市場への農産物輸送を担う
大型トラック群>



5. 洋山深水港

洋山港は上海国際港務集団のグループ会社である上海盛東国際コンテナターミナル社がターミナルを運営管理している。

2005年の12月にオープンした洋山港は、2007年時点で、水深16m、岸壁総延長4,350m、13バースの最大取扱量710万 TEU のターミナル設備を持ち、年間611万 TEU のコンテナを処理している。

洋山港の生産性も既に世界トップ水準に達しており、その1つの例として、2007年5月17日には、上海盛東国際コンテナターミナル社が、ガントリークレーンを用いた計7.5時間に及ぶコンテナ船1隻の荷役作業において、平均時間当たり690.93個のコンテナを処理し、それまでの545.1の世界記録を更新した。また、コンテナ船1隻当たり、1時間当たり、1クレーン当たりの記録も同時に更新される結果となった。

洋山港はオープンと同時に中国最初の保税港湾区域として指定され、既に多国籍物流企業が進出している。洋山深水港建設計画の第3期2段階が完了する2008年末には、岸壁総延長5,650m、16バースまでターミナル設備が拡張される。

6. 上海航運交易所

輸出貨物の通関における検査、申告、検疫、保証などの多様なサービスを提供する上海航運交易所は、2007年にリニューアルオープンし、「5+2 days」基準のワンストップ手続きサービスを強化している。2007年の実績では、2281.18億 US\$ に相当する647万件的の輸出入貨物に対応し、前年比で各々、通関件数19.1%、金額28%、検査数14.4%の伸びを記録した。

<写真7：リニューアルした上海航運交易所>



なお今後の上海航運交易所は、より荷主志向を強めた多様で高度なトータル・ロジスティクス・サービスの提供拠点への転換を目指していることが容易にうかがえる。

<写真8：浦東国際空港内のトレーラ台車>



7. むすびに

今回の調査では、上海港の量的拡張戦略が成果として有効であったことと、今後の発展戦略が質的ソフト戦略へと転換されていくことが確認された。

上海港を中心に展開される国際物流の展開は、より複雑な構造として実現され、その高度化は海上輸送を中心として物流経路の変化だけでなく、その他の分野にも大きな影響を及ぼすこととなるであろう。

またそれは現在、経済中心、金融中心、貿易中心、海運中心で構成される4大中心の建設を目標とする第11次5ヵ年発展計画を推進する大きな原動力として上海港発展戦略が展開中であることを示唆するものである。

《参考・引用文献》

- ・上海市港湾管理局, Report on the Port and Shipping Development of Shanghai 2007, 上海人民出版社, 2008.
- ・上海国際港務集団企業案内資料など