

「一帯一路構想」下における中国海運業の動向

—「海運強国」に向けた政策・企業動向—

「一帯一路構想」の下、効率的な海上網の整備を推進している中国政府は、本構想推進に大きな役割を果たすとして、海運業の国際競争力強化に本格的に乗り出し始めた。本稿では、中国海運業の現状と課題をレビューした上で、「海運強国」に向けた政策の概要や進捗状況、及び企業動向について調査した。本構想の下で中国海運企業は輸送ネットワークを拡充していくことが見込まれるものの、現状では中国海運企業の国際競争力強化には課題が残る。中国船社が関与する港湾では荷動き増加の動きがみられ、本構想は長期的には海運市場における輸送需要の拡大に資すると考えられる一方、自由で公正な競争市場が確保されているか今後注視していく必要がある。

キーワード 一帯一路構想, 海運業, 国際競争力, 海上荷動き, 中国

本図宏子

HONZU, Hiroko

公益財団法人日本海事センター研究員

1——はじめに

中国海運業は2001年のWTO加盟以降、自国経済の発展や貿易量の大幅拡大を背景に、大きく成長してきた。貿易額は2000年の4,743億ドルから2014年の43,015億ドルと約9倍に拡大するに伴い、中国港湾における貨物取扱量は、2000年の1,256百万トンから2014年の7,695百万トンと約6倍に増加した¹⁾。そして、外国籍船を含む千総トン以上の中国実質所有船は、2015年初時点で3,791隻、10,572万GTと、2000年時点から隻数で約2倍、総トン数では約4倍²⁾に増加し、ギリシャ、日本に次いで世界第3位の規模を誇る³⁾。

しかしながら、中国発着の海上輸送量の増加率は、WTO加盟以降リーマンショック時を除いて2桁台であったものの、「新常态」と称される経済減速の中、2012年以降は1桁台に伸び悩んでいる⁴⁾。経済が減速する中、貿易の活性化等に向けて、中国政府は2013年に「一帯一路構想」を提唱するとともに、「海運強国」という目標を掲げ、自国海運業の国際競争力強化に本格的に取り組み始めた。

現在、海運市況は、ドライバルク市況をはじめ悪化しており、我が国海運業も苦境に立たされている⁵⁾。このような中、海運業の強化に本格的に乗りだした、我が国に次ぐ規模の商船隊を擁する隣国の政策及び企業動向について現状を把握することは有益であると考え。

本稿の構成は以下の通りである。初めに、「一帯一路構想」について政策概要及びその背景について説明する。次に、中国海運業の現状及び課題についてレビューし、「海運強国」に向けた諸政策の概要について説明する。そして、現地ヒアリング調査等に基づき、これら政策の進捗状況や今後の課題について分析・考察する。

2——「一帯一路構想」と中国海運業

2.1 「一帯一路構想」の概要

「一帯一路構想」は、中国から中央アジアを経て欧州への鉄道網の整備を主眼とする「陸上シルクロード構想」と、中国沿岸部からインド洋、アラビア半島を経て欧州までを結ぶ海上物流網の整備を目的とする「21世紀海上シルクロード構想」から成る。

本構想の政策的背景として、2015年3月に国家発展改革委員会・外交部・商務部が連名で発表した「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードを推進し共に構築するビジョンと行動（以下「ビジョンと行動」）」⁶⁾においては、金融危機後、世界経済の回復は遅々として各国は依然として厳しい状況にあることから、周辺諸国との共同繁栄のために本構想を共同して建設していくことが必要であると述べられている。先行研究においては、経済成長に伴って海外におけるエネルギー資源確保の重要性が増したこと⁷⁾、鉄鋼・セメント業等における過剰生産設備の問題が深刻化していること、沿海部と内陸部の地域間格差問題が依然として解消されないこと⁸⁾等が指摘されており、本構想は、経済協力を謳いつつも国内政策上の様々な意図を有する政策であるといえる。

「ビジョンと行動」によると、「21世紀海上シルクロード構想」は、中国沿岸港から南シナ海、インド洋を経て欧州に至るルートと、中国沿岸港から南シナ海を経て南太平洋に至るルートを重点ルートとする⁹⁾。そして、その主要目的は、重点ルートにおける効率的な海上物流網の整備や海洋権益の確保といった、経済安全保障や国家安全保障であると指摘されている¹⁰⁾。

具体的施策としては、対沿線国においては、①港湾建設、港湾間の物流網の整備、②航路の拡大・寄港数の増

加, ③石油・天然ガス等の重要資源の安定的輸送の確保等, そして中国国内においては, ④上海, 福建, 広東, 天津に設立された自由貿易試験区(以下, 自貿区)における規制緩和の拡大, ⑤上海・天津・寧波一舟山・広州・深セン・湛江・汕頭・青島・煙台・大連・福州・厦門・泉州・海口・三亚といった沿海港及び鄭州・西安等の内陸港の整備, ⑥海洋経済区の更なる開発, ⑦香港・マカオ・台湾との協力関係の深化, ⑧複合一貫輸送(「海鉄連運」)の推進等が掲げられている¹¹⁾。

中央政府による壮大な計画の下, 地方政府も相次いでそれを具現化する政策を打ち出している。沿海各省は, 港湾整備, 新航路網の拡充, 自貿区等の特区の設置, 複合一貫輸送の推進といった共通した政策を打ち出しており¹²⁾, 地域間競争の様子を呈していると指摘されている¹³⁾。

また, 省内の開発政策にとどまらず, 過剰生産能力を抱える鉄鋼・セメント業等における対外投資の促進(河北省)¹⁴⁾, 重点産業である紡績業の海外投資(福建省)¹⁵⁾, 省内企業の沿線国における資源開発の支援(広東省)¹⁶⁾等, 各省の経済実情に沿った海外進出支援を掲げている点が特徴的だといえる。

これらの政策への批判としては, 本構想は壮大な計画ではあるものの, 政策としては従来の踏襲であり, 既存プロジェクトの詰め合わせに過ぎないとの論もある¹⁷⁾。また, 課題としては, 沿線国の経済発展及び貿易拡大が前提であり, 沿線国の経済発展や, 港湾整備, 航路の配置, 臨海地域の開発, 陸上インフラとの連結等, 取り組むべきことが多いことから, 短期的には成果が出にくいという指摘もある¹⁸⁾。

2.2 中国海運業界の「一帯一路構想」に対する期待

貿易が拡大すれば, 荷動きも増加するのは自明であり, 本構想に対する中国海運企業の期待は高い。2015年11月に中国で開催されたワールド・ SHIPPING・サミットにおいては, 「一帯一路構想は中国海運業にとって千載一遇のチャンスである」, 「一帯一路構想実現の先鋒を担うべく, 海事クラスター間での連携を強化すべき」等の発言が, 中国海運企業幹部等より相次いでなされた¹⁹⁾。

3——中国海運業の課題と海運強化策

3.1 中国海運業の現状と課題

前述したように, 中国商船隊の規模は年々増加の一途を辿っているが, 中国交通運輸部は, 海運業の発展度合いは先進諸国と比べると大きな差異があるとしている。

「規模は大きいが強くない」というフレーズは, 中国海運業界を比喻する表現として, 政府発表でも多く用いられ

ており, 中国交通運輸部は, 中国海運業界の課題として, ①企業数が多く供給過多である, ②船隊の近代化が進んでいない, ③中国籍船の割合低下, ④中国商船隊による中国発着貨物の積取比率が低下し, 経済安全保障の面で問題があると分析している²⁰⁾。

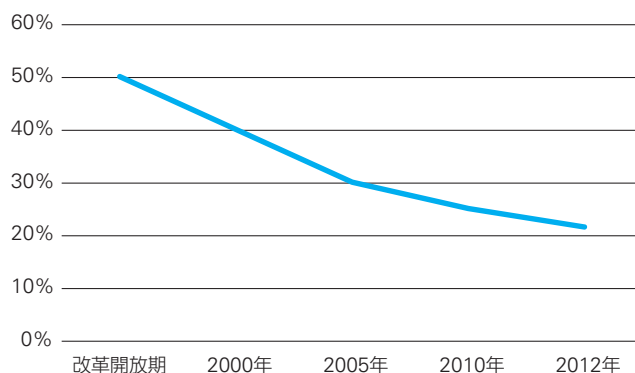
①企業数については, 2014年末時点において, 国際船舶経営許可証を有する外航海運企業は246社²¹⁾にも上る。②について, 2011年末における中国商船隊の平均船齢は17年で船隊規模上位10か国の平均値より4.3年高い²²⁾。ただし, 2013年から政府は老朽船舶の廃棄処分を促進すべく, 補助金を支給する制度を開始したことから²³⁾, 現在その差は縮小傾向にあり, 2015年末時点では差異は1.2年となっている²⁴⁾。

③については, 2000年末では中国籍船が占める割合は57.3%であったが, 2015年末には46.8%に減少している²⁵⁾。

④に関しては, 上海国際航運研究中心[2015]²⁶⁾によると, 中国商船隊による中国発着貨物の積取比率は, 改革開放前においては約49%であったが, 1996年に一定程度の貨物を中国船社に割り当てる貨物積載保留政策を廃止した後は減少の一途を辿り, 2012年時点においては約20%まで下落している(図一)。

中国商船隊による積取比率が低下している主要因として, 賈大山[2015]²⁷⁾は, 中国船社の国際競争力の弱さと荷主側の要因が影響を与えていると分析している。

国際競争力の弱さについては, PERS統計²⁸⁾によると, 中国—米国航路においては, 中国発着の海上荷動きは2001年から2015年にかけて約3倍に急増しているにもかかわらず, 中国の2大国有海運大手である中国遠洋運輸集団(コスコ)と中国海運集団(チャイナ・ SHIPPING)のシェアは同期間において13~15%の間で一定であることから見て取れる。つまり, 中国船社は市場競争に晒された結果, WTO加盟による荷動き増加の恩恵を被ることができなかったといえる。この背景には, 中国では船舶金融等, 海運業を取り巻く周辺産業が未発達であるため船社の資金調達が容易ではなく, 荷動きの増加に船隊整備が追いつ



出典: 上海国際航運研究中心[2015]²⁶⁾に基づき著者作成

■図一 中国商船隊による中国発着貨物の積取比率

いていないことも影響していると指摘されている²⁹⁾。

荷主側の要因について、賈大山 [2015]³⁰⁾は、大手荷主は、計画経済下で永らく政府の一部局であったため、リスク管理意識が薄く、船社との信頼関係も醸成されていないことから、輸出においてはFOB契約、輸入においてはCIF契約と海上輸送の決定権を相手方に委ねる傾向があること、また製造業における荷主の大半を占める中小企業についても、交渉力の弱さや国際物流管理を担える人材不足により、同様の傾向であることが積取比率の低さの要因となっていると分析している。

3.2 「海運強国」に向けた政策の概要

このような諸課題に対応すべく、2014年9月、中国国務院は建国初となる海運業に関する国家戦略³¹⁾を発表し、2020年までに海運業の国際競争力を向上させるという目標を掲げ、世界における港湾整備や航路網の拡充、海運業の改革開放の進展等の施策をまとめた。

中国交通運輸部は、本意見が出された背景として、国家安全保障や経済安全保障の面において、資源や海洋権益確保の意義が高まる中、国家目標を定めて海運業を強化していく必要性が急務であると分析しており、海運業は政治・経済・軍事といった多くの面で担うべき重責が増していると指摘している³²⁾。つまり、海運強国は、エネルギー資源の安定的調達や海洋権益の確保を最終目標とするものであり、「一带一路構想」とは表裏一体の関係にあるといえる。

中国国務院意見を具体的政策に反映すべく、国務院発表から約1か月後に中国交通運輸部は、『海運業の健康発展促進に関する国務院意見』実施方案(交水発[2014]、208号)を発表した³³⁾。本方案は、海運、港湾、船舶管理、船舶金融等周辺サービス、行政管理体制等の面において2020年までに政府が取り組むべき事項が60項目にも渡って記載され、達成期限と担当省庁が明示された広範囲かつ詳細な計画となっている。

■表—1 中国交通運輸部『海運業の健康発展促進に関する国務院意見』実施方案』の概要

項目	政策内容
海運企業の改革開放	・ 自貿区での外資誘致・規制緩和の推進。 ・ 国有企业改革に向けた混合所有制の推進。 ・ 資源企業・製造業の海外展開推進に向けた、海運企業の対外投資の支援。 ・ 国際インフラ設備への投資・運営への参画の推進、航路の整備。 ・ 国際競争力のある港湾運営企業の育成。
海運船隊の現代化	・ 海運企業の再編、適正規模化の推進。 ・ 老齢船とシングル・ハルタンカーの淘汰加速。
重点物資運輸の保障強化	・ 重点物資(原油、鉄鉱石、天然ガス、石炭)の運搬保障能力向上。 ・ 船社と荷主との合作緊密化、長期運輸契約の推進。
行政管理体制の改善	・ 海運企業税制、船員所得税の整備。

出典：『海運業の健康発展促進に関する国務院意見』実施方案、交水発[2014]、208号³³⁾より著者作成

主な項目としては、海運企業の改革開放、海運船隊の現代化、重点物資運輸の保障強化等が挙げられている(表—1)。

4——主要政策の詳細及びその評価

「海運強国」に向け交通運輸部が発表した政策は多岐に渡るため、主要政策に絞り、ヒアリング調査に基づいてその詳細及び現時点における評価について、述べる。

4.1 自由貿易試験区における規制緩和

自由貿易試験区(以下、自貿区)は、2013年9月に上海市に、2015年4月には天津市、広東省、福建省に設立され、規制緩和措置が講じられている(表—2)。各自貿区においては、ロンドン、シンガポールと並ぶ「海事産業の集積地」を創出することが狙いの1つとされており、外資出資規制の緩和が行われている。

また、各自貿区では、中国企業支援も打ち出している。

カボタージュ規制の緩和は、中国資本の海運会社による外国籍船を用いた上海港—中国沿岸港湾間における国際コンテナ貨物の輸送を許可するものである。本規制緩和は、中国国内港湾から韓国釜山港をハブとして海外に輸送するといった流れを食い止め、上海港のハブ化を推進するために設けられた規制緩和である^{注1)}。

また、自貿区では、中国籍船の増加を目指し、一定の要件を満たした船舶に対して、資本要件や外国人配乗要件を緩和する国際船舶登録制度の導入が行われている。各区により、詳細な要件は異なるが、最も規制緩和幅が大きい上海自貿区では、登録要件として、中国側出資比率50%以上という上限の緩和、船舶登録に係る船齢要件の緩和、外国人配乗に関する手続の簡素化が行われているほか、保税状態やリース船舶でも船籍登録が可能となっている³⁶⁾。

設立後最も時間が経過している上海自貿区の成果に関しては、外資系海事関連企業の集積という点では、2016年3月末時点で外資系船舶管理会社が12社、独資では2社の

■表—2 上海自貿区における規制緩和策の概要

外資規制の緩和
①国際船舶運輸業務： 外資の出資規制を撤廃。ただし、外国独資企業については、上海自貿区(外国企業一般が対象)、広東自貿区(香港・マカオ企業が対象)のみで許可。 ②国際船舶代理業務： 外資比率を49%から51%に拡大。 ③国際海運貨物積卸/コンテナヤード管理業務： 独資企業を許可。 ④国際船舶管理業務： 独資企業を許可。省級交通運輸部門が許可する。
カボタージュ規制の緩和
中国資本の海運会社による外国籍船を用いた上海港—中国沿岸港湾間における輸出入コンテナ輸送業務を許可する。

出典：中国交通運輸部公告[2013]³⁴⁾、[2015]³⁵⁾より著者作成

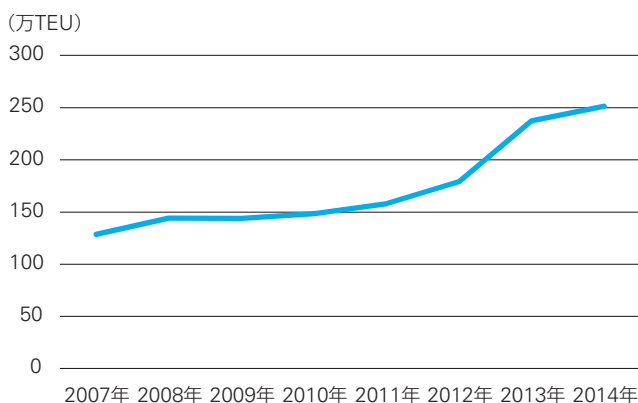
みの進出に留まっている^{注2)}。中国に拠点を構える日本の海運企業や中国船主協会へのヒアリングによると、自貿区の現時点での規制緩和水準は当初の期待より低く、海運関連企業の進出は限定的であるという認識で共通しており、海事産業の集積という点では大きな成果は出ていないという評価であった^{注3)}。なお、日中投資促進機構 [2015]³⁷⁾が中国に進出する日系企業126社に対して行った調査においても、自貿区における規制緩和水準が企業の期待よりも低い、自貿区の明確なメリットが認識できないという理由により、「進出予定なし」ないし「静観」とする企業が9割、既に進出済の企業の大半は自貿区指定前から進出していた企業である、との結果となっている。

カボタージュ規制の緩和措置については、本規制緩和により中国船社は上海港を起点とする内航輸送と沿海輸送で船舶を使い分ける必要がなくなったことから、海運・港湾企業からの評価は高く、本規制緩和の対象港湾の拡大を望む声が上がっているとのことであった^{注4)}。

ただし、本規制緩和が導入された2013年9月以降の上海港における国際トランシップ貨物取扱量の増加幅は、2012年、2013年は10%以上であったが、2014年は5.9%に減少している（図—2）。

よって、カボタージュ規制の緩和は中国企業の利便性向上には寄与しているが、上海港の取扱貨物増には現在のところ結びついていないといえる。その背景には、海運市況が低迷していること、企業の港湾選択行動においては、荷主の所在地からの陸上輸送コストや港湾の効率性等の様々な物流コストが関係していること³⁹⁾、前述のように中国発着貨物の中国商船隊による積取比率が低い⁴⁰⁾ため、中国企業に限定したカボタージュ規制の効果は限られていること等が考えられる。

国際船舶制度については、税制優遇幅が少なく、適用可能な船舶が限定されていることや、承認手続が煩雑であること等から、企業は本制度の利用に積極的でなく、実績は少ないという芳しくない評価であった^{注5)}。なお、自貿区の政策は



出典：上海市「上海年鑑」各年版 [2015]³⁸⁾に基づき著者作成

■図—2 上海港における国際コンテナトランシップ貨物取扱量の推移

試行的に実施されており、成果を鑑みて変更される可能性が高いことから、今後の政策動向を注視していく必要がある。

4.2 海運企業の国際競争力強化

4.2.1 企業合併・再編の進展

中国国務院は2015年9月に国有企業改革に向けた指導意見⁴⁰⁾を公布し、インフラ業界においては政府主導による企業合併・再編の動きが加速しているところ、海運業界でも国際競争力強化に向け「強強連合」の合併・再編が進んでいる。2016年2月、中国の2大国有海運大手企業であるコスコとチャイナ・ SHIPPINGが合併し、船隊規模で世界最大規模を誇る中国遠洋海運集団（コスコ・SHIPPING）が設立された。新会社の設立にあたり、同集団幹部は、「海洋強国建設、一帯一路構想や海上シルクロード構想実現に向けた必然の選択である」と述べている⁴¹⁾。また、両社の合併等が引き金となり、コスコ・SHIPPING、仏CMA- CGM、エバーグリーン、OOCLの4社が新アライアンス（オーシャンアライアンス）を立ち上げることが決定され、2017年4月から世界のコンテナ船社アライアンスは現在の4大体制から3大体制に再編される見込みである⁴²⁾。

また、船隊規模で中国第3位かつ中国最大のコンテナターミナル・オペレーターを傘下に有する中国招商局集団が、船隊規模国内第4位の中国外運長航集団（シノトランス）を子会社化することについても、2015年12月に国務院に承認され、統合に向けた作業が行われている⁴³⁾。

「規模は大きいが強くはない」という中国海運企業が規模をより大きくしただけでは国際競争力強化にはつながらない。しかし、コスコ・SHIPPINGが属することとなったオーシャンアライアンスは、2016年6月時点において、他アライアンスと比較して、北米航路及び欧州航路において最も船腹量シェアが大きい⁴⁴⁾ことから、アライアンス再編は中国企業の輸送ネットワーク拡充、ひいては国際競争力強化に向けた好材料といえる。

一方、世界のコンテナ船市場においては、アライアンス再編により寡占化が進み、競争が加速すると予想される。我が国海運企業が属する予定のアライアンス（ザ・アライアンス）は、他のアライアンス比べて船腹量や輸送ネットワークが小さいことから、我が国海運企業を含め中国企業と同じアライアンスに属さない企業にとっては、アライアンス再編は脅威となると考えられる。

4.2.2 混合所有制の導入

前述の国有企業改革に向けた指導意見⁴⁵⁾及び中国交通運輸部策定の実業強化に向けた施策⁴⁶⁾においては、混合所有制の推進が主要施策として盛り込まれている。混合所有制とは、非国有資本による国有企業株式の取得を推

進する制度であり、非効率性が指摘される国有企業に民間資本を導入することによりコーポレート・ガバナンスを強化することを目的とする。

一方、混合所有制導入の進捗度合は業種によって異なる。交通運輸部水運科学研究院によると、海運業は国家の安全保障とも密接に関わる重要分野であるため、民間資本の導入を早急に進めるべきではないとの意見が政権内に根強いことから、混合所有制の導入は限定なものになるのではないかという見解であった^{注6)}。国有企業の非効率性解消に向けた改革の目玉と言える混合所有制の導入が限定的なものになるとするならば、その他の策が講じられない限りは、国有海運企業の抜本的な経営体質改善は見込めないと考えられる。

4.2.3 中国商船隊による中国発着貨物の積取比率向上

3章で述べたように、中国商船隊の積取比率が低下していることが経済安全保障の面で危惧されており、中国交通運輸部策定の実業強化に向けた施策⁴⁷⁾においては、重要資源運輸の保障強化として、船社と荷主との信頼関係の強化や長期運輸契約の推進が掲げられている。船種別の積取比率は、賈大山 [2015]⁴⁸⁾によると、コンテナ船では20%、ドライバルク船や石油タンカーでは積取比率は約30%程度となっている。このため、中国政府は、荷主側に対するリスク管理意識を啓蒙するセミナーの開催や、積取比率の高い我が国の政策に関心を寄せている^{注7)}。

なお、資源輸入における日本商船隊の日本発着貨物の積取比率は、約80%~90%となっている⁴⁹⁾。我が国の資源輸入においてはFOB契約で海上輸送の決定権が日本の荷主側であることが多く、長年の間、荷主、海運企業、商社、造船企業、政府系金融機関らが協調しながら、長期の連続航海契約、あるいは数量運送契約^{注8)}の下で資源輸入を行ってきたことが、積取比率が高い背景にある⁵⁰⁾。

資源輸送における中国商船隊の積取比率の向上においては、荷主側のリスク管理意識の啓蒙に加えて、海上輸送の決定権を中国側にするという資源メジャーとの交渉も必要となる。また、我が国の例にもあるように、海運企業と荷主との協力関係の構築は一朝一夕には難しいこと、そして近年ではブラジルのヴァーレなど、海上輸送を自社でコントロールしようとする資源メジャーが出てきていること等も鑑みると、資源輸送において中国商船隊の積取比率を上げるには多くの課題があり、時間を要すると考えられる。

4.2.4 税制改革

中国交通運輸部策定の実業強化に向けた施策⁵¹⁾では、海運業の発展に資する企業税制や船員所得税制度の構築が掲げられている。

中国における企業所得税は、2008年初より外商投資企業及び中国国内企業ともに25%となっているが、税負担軽減のため、海運業界は、欧州の主要海運国が船社の国際競争力強化に向けて採用している外形標準課税（トン数標準税制）の導入につき、中国政府に働きかけを行ってきた^{注9)}。トン数標準税制は、利益に応じて増減する法人税に代えて、所有する船舶のトン数を基準として一定の「みなし利益」を基に税額を固定するものであり、好景気時には減税効果があるほか、好不況の振幅が激しい外航海運市場において、企業の納税額が予測しやすくなり、高額な船舶建造投資を計画的に行いやすいという利点を有する⁵²⁾。

トン数標準税制導入にかかる検討状況については、中国交通運輸部によると、深刻な海運不況下にある現状ではトン数標準税制を導入する意義が少なく、他産業との公平性の問題もあることから、現時点では導入の目途は立っていないとのことである^{注10)}。

トン数標準税制は、欧州諸国をはじめとする海運先進国で導入され、米国、韓国、台湾など世界約20カ国で導入されている。日本においても2008年より日本船舶、2013年より準日本船舶にも対象を拡大して導入されており、海運先進国の世界標準的な税制といえることから⁵³⁾、トン数標準税制を早期に導入しないことは、競争条件の均衡化という意味において、好況時には中国海運企業には不利に働くと考えられる。

次に、船員所得税については、2011年より、基礎控除額に加えて1,300元/月（約21,749円）の附加控除（個人所得税法第6条3項、個人所得税法实施条例第28条及び第29条）が認められて控除額は計4,800元/月（約80,304円）であり、3%から45%までの7段階の累進課税制度となっている。

一方、欧州では、1990年頃より、船員雇用のコスト軽減により海運企業の国際競争力を強化すべく、各国が競って制度設計を行ってきた。例を挙げると、国際船舶制度登録のインセンティブとして、船員所得税を100%免除する制度を規定したデンマーク、183日以上 of 国外の労働に従事する者については所得税を免除したイギリスやフランス、源泉徴収した税の約40%相当を補助金として海運企業に給付する制度があるドイツ等が挙げられる⁵⁴⁾、^{注11)}。

これらの海運先進諸国と比べ、中国では給与水準が上昇しているにもかかわらず船員所得税の優遇幅は変更されていないこと、及び中国人船員の定着率が低下していること^{注12)}から、控除枠の拡大が全国政治協商会議^{注13)}で3年連続で提起されている⁵⁵⁾。

企業の財務体質を左右する税制は国際競争力に直結することから、主要海運国と比べて劣後する企業税制を維持するならば、中国海運企業の国際競争力向上には足枷になると考えられる。

5——中国船社の動向及び海上荷動き

5.1 海外港湾への投資の拡大

中国海運・港湾各社は、新興グローバルターミナルオペレーターとして、アジア、アフリカ、欧州等の「一帯一路構想」沿線国港湾を中心に、海外展開を急速に拡大させている。Drewry [2015]⁵⁶⁾によると、コンテナ貨物取扱量で、コスコ・グループは世界第4位、中国招商局集団傘下の招商局国際有限公司は世界第7位、チャイナ・ SHIPPING・グループは世界第8位と躍進している。

コスコ・グループのコスコ・パシフィック社は、アントワープ港（ベルギー）、スエズ運河（エジプト）、シンガポール港（シンガポール）、アンバルリ港（トルコ）のコンテナ埠頭運営会社等に出資している⁵⁷⁾。最近の動きとしては、2016年4月には、ギリシャ最大の港でアジア・中東地域から欧州へのゲート・ウェイという海上物流の要衝に位置するピレウス港の国営運営会社の株式67%を取得したほか⁵⁸⁾、2016年5月には欧州最大の港であるロッテルダム港（オランダ）の埠頭管理会社の株式を35%取得すると発表している⁵⁹⁾。

招商局国際有限公司は、2010年頃より南アジアやアフリカの港湾に進出を開始しており、ラゴス港（ナイジェリア）、コロombo港（スリランカ）、ロメ港（トーゴ）、ジブチ港（ジブチ）に投資を行っているほか、2013年には、世界各国で港湾事業を展開するターミナルリンク社に出資して一気に勢力を広げた⁶⁰⁾。また、同社は、中国政府からの資金援助により整備が行われているハンバントタ港（スリランカ）、バガモヨ港（タンザニア）の港湾整備事業の受注⁶¹⁾や、中国政府とベラルーシ共和国政府が推進する経済貿易合作区に出資する^{注14)}など、幅広い物流サービス提供を手掛けており、中国経済減速の影響で中国国内港湾における取扱量の増加幅が減少する中、今後は「一帯一路構想」の下で、海外港湾事業をより強化するとしている⁶²⁾。

加えて、これら港湾・海運企業のほか、インフラ関連の中国企業も本構想下において海外港湾の建設・権益取得に積極的に関与している。2013年には、中国港湾工程有限責任公司（CHEC）がパキスタンのグワダル港の運営権を取得した⁶³⁾。2015年には、嵐橋集団が豪州ダーウィン港における商業用港湾施設の99年間に及ぶリース権を取得した⁶⁴⁾。また、2016年にはCHEC、中国建築工程総会社がアルジェリア港湾当局と共同で同国最大となる大水深港の整備・運営にあたることについて発表した。本件では、港湾オペレーターである上海国際港務集団がコンサルタントとして関与しており、「一帯一路構想」の下、オール中国として企業がタッグを組んでいる状況が窺える⁶⁵⁾。

これら中国企業の対外投資に関しては、政権幹部によるトップ・セールスが積極的に行われているほか、中国輸出

入銀行等の融資が供与されているということであり^{注15)}、政府としても強力に後押ししている。また、2016年6月より融資を開始したアジアインフラ投資銀行（AIIB）も、物流網の整備を主目的としていることから、中国企業による海外港湾インフラ買収・整備を今後資金面から支援していくと考えられる⁶⁶⁾。

ただし、これらの中国企業による港湾投資には、軍事的意図が垣間見えるとして、安全保障面の懸念から、米国やインド等からの反発が生じている⁶⁷⁾、⁶⁸⁾。

5.2 海上荷動き動向

中国と「一帯一路構想」沿線のアジア、中東、欧州、アフリカ諸国間の海上荷動量に関しては、2013年をピークとして下落傾向にある（図—3）。

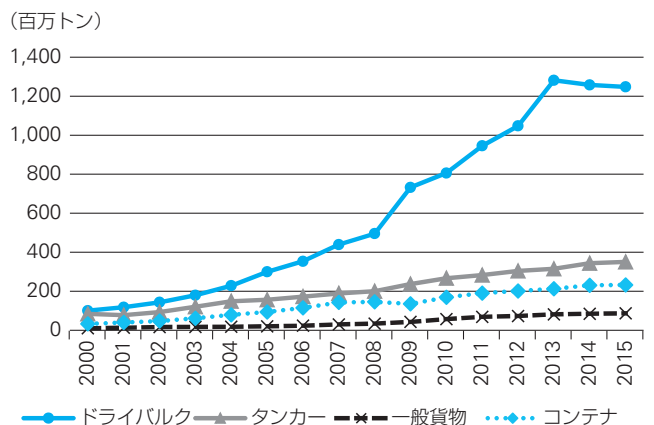
中国発着海上貨物の約6割を占めるドライバルク船の荷動きがインドの鉄鉱石輸出規制や中国の海外炭輸入規制の影響で2013年以降減少傾向であること等も影響し、現時点では「一帯一路構想」関連の政策が功を奏しているようには見えにくい。

しかし、船種別データにおいては、「一帯一路構想」発表後荷動き増加率はタンカーが9.0%と最も高くなっている。世界市場では、2011年以降タンカーの荷動きは減少傾向にあるが、中国政府が最も重視している資源輸送は漸次増加している。

また、中国船社が深く関与する特定の港湾においては、荷動きが着実に増加している。中国の港湾からギリシャ・ピレウス港を経由する貨物の荷動きを見ると、2009年にコスコ・パシフィック社が同港コンテナ埠頭の運営権を取得以降、飛躍的に増大している（図—4）。

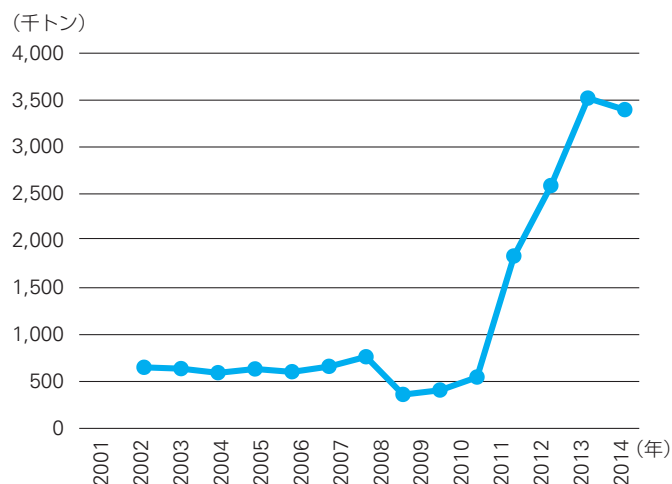
また、招商局国際有限公司が投資するナイジェリアと中国諸港間の海上荷動きについても、IHS Global Insight⁷¹⁾によると、同社が出資した2010年から2015年までの間で、67.3%増加している。

さらに、近年、中国発着の航路網の拡充や中国港湾と



出典：IHS Global Insight⁶⁹⁾より著者作成

■図—3 一帯一路沿線国と中国間の海上荷動き



出典：Eurostat⁷⁰⁾より筆者作成

■図—4 ピレウス港と中国港湾間の海上コンテナ荷動き量

沿線国港湾との連携強化も進んでいる⁷²⁾。航路網の充実度を示すLiner Shipping Connectivity Index⁷³⁾について、現在中国は群を抜いて首位に立っているが、今後とも荷動きが活発化することが見込まれる。

6——まとめ

2001年のWTO加盟以降、経済成長や貿易拡大に伴って中国海運業は大きく成長してきたが、中国政府は、自国商船隊の国際競争力は依然として弱く、経済安全保障・国家安全保障の面で不十分だと自認している。

現在、中国の経済減速や資源価格安を背景に、海運市況は大幅に悪化しており、中国発着海上貨物の荷動きの増加率も減少しつつある。

このような中、中国政府は、諸外国との貿易・投資を活発化させるべく、「一带一路構想」を打ち出し、同構想推進において重要な役割を担う海運業の国際競争力強化に本格的に取り組み始めた。

中国海運業は、近代化や国際競争力強化が課題であったところ、見方を変えれば、「一带一路構想」は、これらの課題を克服するという内政上の意図も含んだものであったと推察できる。

中国政府主導による海運企業の合併・連携や、それが引き金の一つとなった世界のコンテナ船アライアンス再編、中国企業による海外港湾の買収・整備等により、中国海運企業が輸送ネットワークを拡大することは、国際競争力強化に寄与するであろう。しかし、自貿区における規制緩和や、積取比率の向上に向けた施策、企業税制の現状を鑑みると、国際競争力強化には課題も多く残る。

「一带一路構想」が世界の海運市場に与える影響としては、貿易の活性化や世界の海上物流網の整備は、輸送需要の増大、海運市況回復の好材料となりうる。現時点で、

本構想が直ちに海上荷動き増加に貢献していることは見て取れないが、中国政府が重視する資源輸送では漸次的ではあるが荷動きが増加し、かつ中国船社が深く関与する特定港湾における貨物取扱量増加は顕著である。

諸外国の企業においても、荷動きの増加を見越して、「一带一路構想」に伴う商機を掴もうという動きも出てきている。例えば、仏船社CGM-CMAは中国の港湾オペレーターである招商局国際有限公司との間で2015年6月に「一带一路構想」に関連する戦略的提携関係を構築している⁷⁴⁾。同社は、アライアンス再編後はコスコ・ SHIPPINGと同じアライアンスに属することとなり、世界の海運市場におけるプレゼンスの拡大を目指していることが窺える。我が国企業も、「一带一路構想」に伴う商機に今後着目していくことも重要であると考ええる。

一方、政府主導での巨大な国有海運企業の誕生は、コンテナ船市場における世界的なアライアンス再編に結びついて企業間競争の激化を招き、我が国海運企業をはじめ中国企業と同じアライアンスに属さない海運企業にとっては脅威となる。また、中国船社に限定したカボタージュ規制の緩和や、中国国内における荷主と船社との連携強化、中国船社による海外港湾インフラ整備や権益取得は、ややもすれば保護主義に傾いてしまうことも懸念され、我が国海運企業を含めた諸外国の海運企業には不利益をもたらす可能性もある。中国企業による海外港湾の買収・整備には、中国の政府系金融機関が後押ししているが、中国は経済協力開発機構(OECD)に加盟しておらず、OECDの開発援助委員会(DAC)の規範に縛られることなく開発援助を行うことができることから、公正かつ自由な競争が確保されているかといった面にも十分目を向けていくべきである。

本稿で見たように、現行の海運業強化に向けた政策は、短期的には成果が出ない性質のものや、試行的に実施されているものも多く、成果を鑑みて政策が変化していくことも十分に考えられる。世界最大の貿易国であり、世界第3位の商船隊規模を誇る中国の海運政策や企業動向が、世界の海運市場に与える影響は小さくないことから、今後ともその動向を注視していく必要がある。

謝辞：中国におけるヒアリング調査にあたっては、中国交通運輸部、中国交通運輸部水運科学研究院、中国船主協会、在北京日本大使館にご協力を頂きました。また、本研究の遂行にあたっては、公益財団法人日本海事センターの遠藤誠之常務、白井潔人次長、奈良孝次長、松田琢磨研究員、森本清二郎研究員をはじめ、皆様から貴重なご助言を頂きました。深く感謝いたします。

- 注1) 中国交通運輸部へのヒアリング調査による (2015/3/14)。
 注2) 上海浦東新区駐日本経済貿易事務所へのヒアリングによる (2015/3/30)。
 注3) 日系船社 (2015/3/16), 及び中国船主協会 (2015/3/14) へのヒアリングによる。
 注4) 中国交通運輸部及び中国船主協会へのヒアリングによる (2015/3/14)。
 注5) 中国船主協会, 中国交通運輸部水運科学研究院 (2015/3/15), 日系船社 (2015/3/16) へのヒアリングによる。
 注6) 中国交通運輸部水運科学研究院へのヒアリング調査による (2015/3/15)。
 注7) 中国交通運輸部水運科学研究院へのヒアリング調査による (2015/3/15)。
 注8) 数量運送契約 (COA: Contract of Affreightment) とは, 一定の期間に一定数量の特定貨物を積み地から特定の挙げ地に一定の運賃で輸送する契約であり, 航路及び輸送数量の一定している資源輸送で用いられる。
 注9) 中国船主協会へのヒアリング調査による (2015/3/14)。
 注10) 中国交通運輸部へのヒアリング調査による (2015/3/14)。
 注11) 我が国においては, 外航船員の所得税軽減に向けた税制要望が行われたこともあるが, 現時点においては実現されていない。
 注12) 中国交通運輸部水運科学研究院へのヒアリング調査による (2015/3/15)。
 注13) 毎年, 全国人民代表大会と同時に開催される全国レベルの重要な政治的決定を行う場。中国共産党や各界の代表で構成される。
 注14) World shipping summit 2015における同社幹部発表による。
 注15) 中国交通運輸部へのヒアリング調査による (2015/3/14)。

参考文献

- 1) 中国国家統計局, “中国統計年鑑”, pp.357, pp.605.
- 2) IHS Fairplay [2000-2014], *World Fleet Statistics*.
- 3) UNCTAD [2015], “*Review of Maritime Transport*”.
- 4) IHS Global Insight, データベース.
- 5) 日本経済新聞社 [2016], “海運大手, 一段と業績悪化”, 「日本経済新聞」, 2016年4月27日付.
- 6) 国家发改委, 外交部, 商务部 [2015], “推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动”, (online), http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html, 2016/4/30.
- 7) 傅梦孜・楼春豪 [2015], “关于21世纪‘海上丝绸之路’建设的若干思考”, 现代国际关系, 2015 (3), pp.1-8.
- 8) みずほ総合研究所 [2015], “中国シンクタンクが明かす「新シルクロード構想」全容—2014年度中国商務部国際貿易経済合作研究院への委託調査”, (オンライン), <http://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/report/report15-0722.pdf#search=%E3%81%BF%E3%81%9A%E3%81%BB%E7%B7%8F%E5%90%88%E7%A0%94%E7%A9%B6%E6%89%80+%E6%96%B0%E3%82%B7%E3%83%AB%E3%82%AF%E3%83%AD%E3%83%BC%E3%83%89%E6%A7%8B%E6%83%B3>, 2016/10/5.
- 9) 前掲6) 参照.
- 10) 前掲7) 参照.
- 11) 前掲6) 参照.
- 12) 中国各地方政府ホームページによる.
- 13) 杨丹辉 [2015], “把握地方推进“一带一路”建设的着力点”, (online), <http://opinion.people.com.cn/n1/2016/0113/c1003-28044720.html>, 2016/4/30.
- 14) 张庆伟 [2015], “河北推动优势产业借力“一带一路”战略走出去”, (online), <http://www.hebei.gov.cn/eportal/ui?pageId=10751506&articleKey=12706602&columnId=11019442>, 2016/5/30.
- 15) 福建省发改委 [2015], “福建省21世纪海上丝绸之路核心区建设方案”, (online), http://www.fujian.gov.cn/xw/tztl/sczl/zcwj/201601/t20160117_1131771.htm, 2016/5/30.
- 16) 广东省人民政府网 [2015], “广东公布参与建设“一带一路”实施方案 九项重点任务”, (online), http://www.gd.gov.cn/tzgd/gtdt/201506/t20150604_214155.htm, 2016/5/30.
- 17) 伊藤亜聖 [2015], “中国「一带一路」の構想と実体—グランドデザインに寄せ集めか?», 「東亜」, 579巻, pp.30-40.
- 18) 前掲7) 参照.
- 19) 本図宏子 [2015], “一带一路構想と中国海事産業—中国ワールド・シッピング・サミットに参加して—», 「日本海事新聞」, 2015/12/1.
- 20) 中華人民共和国中央人民政府 [2014], “《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》解读”, (online), http://www.gov.cn/xinwen/2014-09/03/content_2744801.htm, 2015/05/28.
- 21) 中国交通運輸部 [2014], 『2014年中国航运发展报告』, pp.24, 人民交通出版社.

- 22) IHS Fairplay [2011], *World Fleet Statistics*.
- 23) 国务院 [2013], “关于印发船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案 (2013~2015年) 的通知”, (国发 [2013] 29号), (online), http://www.gov.cn/zwgk/2013-08/04/content_2460962.htm, 2015/05/28.
- 24) IHS Fairplay [2015], *World Fleet Statistics*.
- 25) IHS Fairplay [2000] [2015], *World Fleet Statistics*.
- 26) 上海国际航运研究中心 [2015], 『2030年中国航运发展展望』, pp.64-65, 人民交通出版社.
- 27) 贾大山 [2015], 『海运强国战略』, pp.220-221, 上海交通大学出版社.
- 28) Journal of Commerce, Port Import/Export Reporting Service, データベース.
- 29) 前掲26) 参照.
- 30) 前掲27) 参照.
- 31) 中華人民共和国中央人民政府 [2014], “国务院关于促进海运业健康发展的若干意见”, (国发 [2014] 32号), (online), http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-09/03/content_9062.htm, 2015/05/28.
- 32) 前掲20) 参照.
- 33) 中国交通運輸部 [2014], “《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》实施方案的通知”, (交水發 [2014], 208号), (online), http://www.gov.cn/xinwen/2014-10/31/content_2773724.htm, 2015/05/28.
- 34) 中国交通运输部 [2013], “关于在上海试行中资非五星旗国际航行船舶沿海捎带的公告”, (交通运输部公告2013年, 第55号), (online), http://www.gov.cn/zwgk/2013-10/10/content_2503348.htm, 2015/05/28.
- 35) 中国交通运输部 [2015], “关于在国家自由贸易试验区试点若干海运政策的公告”, (交通运输部公告2015年, 第24号), (online), http://www.moc.gov.cn/zfxgk/bnssj/syj/201506/t20150605_1830494.html, 2015/05/28.
- 36) 中国上海市政府 [2015], “上海年鑑2014”, (online), <http://www.shanghai.gov.cn/nw2/nw2314/nw24651/nw33466/nw33483/u21aw1015559.html>, 2015/05/28.
- 37) 日中投資促進機構 調査活動報告 [2015], “「自由貿易試験区」～さらなる開放・自由化へ向けた実験とビジネスチャンス～”, JETROアジア経済研究所研究会「中国の自由貿易試験区—現状と展望」, (online), <http://www.ide.go.jp/Japanese/Research/Project/2015/a06.html>, 2015/08/28.
- 38) 中国上海市政府 [2007~2015], “上海年鑑” 各年版, (online), <http://www.shanghai.gov.cn/nw2/nw2314/nw24651/nw39559/index.html>, 2015/09/12.
- 39) 伊藤秀和・ピュッシュ ティワリ・土井正幸 [2013], “中国における荷主の港湾及び船社選択行動”, 土井正幸, 『港湾と地域の経済学』, 多賀出版.
- 40) 中華人民共和国中央人民政府 [2015], “中共中央, 国务院关于深化国有企业改革的指导意见”, (online), http://www.gov.cn/zhengce/2015-09/13/content_2930440.htm, 2015/05/28.
- 41) 中国远洋海运集团有限公司 [2016], “访中国远洋海运集团首任董事长许立荣”, (online), http://www.cosco.com/art/2016/2/19/art_6865_45739.html, 2015/10/5.
- 42) 日本海事新聞社 [2016], “定期船4社/新アライアンス結成. CMA・COSCON・エバー・OOCL, シェア計23%超”, 「日本海事新聞」, 2016年4月21日付.
- 43) 日本海事新聞社 [2016], “招商局がシノトランス吸収, 中国国有海運, 3・4位も合併», 「日本海事新聞」, 2016年1月6日付.
- 44) Cichen Shen [2016], “COSCO Shipping Ports: time to dance with the giant”, Lloyd's List, 2016/8/24.
- 45) 前掲40) 参照.
- 46) 前掲33) 参照.
- 47) 前掲33) 参照.
- 48) 前掲27) 参照.
- 49) 白井潔人 [2014], “日本商船隊の世界シェアを検証する”, 「日本海事新聞」, 2014年4月17日付.
- 50) 合田浩之 [2011], “仕組船の概念の歴史的変遷”, 「海事交通研究」, 第60集, pp.33-43.
- 51) 前掲33) 参照.
- 52) 日本船主協会 [2016], “海運政策・税制”, (online), https://www.jsanet.or.jp/seisaku/ton_std_top.html, 2015/06/28.
- 53) 前掲52) 参照.
- 54) 日本海事センター [2010], “船員の所得税等の軽減に関する調査研究報告書”, 日本海事センター.
- 55) 人民政协網 [2016], “高彥明委員: 免征国际海员个人所得税 避免海员流失”, (online), <http://www.rmzxb.com.cn/c/2016-03-04/719861.shtml>, 2015/10/5.
- 56) Drewry Maritime Research [2015], *Global Container Terminal Operators*

- 57) COSCO Pacific Limited. [2015], "Annual Report 2015", (online), http://www.coscopac.com.hk/admin/upload/ir/financial_report/E_COSCO019_2015AW.pdf, 2015/05/28.
- 58) Nigel Lowry [2016], "China Cosco Shipping pledges to maximize Piraeus port's potential", Lloyd's List, 2016/4/8.
- 59) COSCO Pacific Limited [2016], "Acquisition of Equity Interest In A Container Terminal In Rotterdam", (online), <http://www.coscopac.com.pdf>, 2015/05/28.
- 60) China Merchants Holdings International Co.Ltd. [2016], "CMHI 2015 Annual Results Press Conference", (online), <http://www.cmhi.com.hk/Detail.aspx?D=24,3794,23,54,55,54>, 2015/05/28.
- 61) 前掲56) 参照.
- 62) Cichen Shen [2015], "CMHI expects overseas ports to generate further growth momentum", Lloyd's List, 2015/8/31.
- 63) Tom Leander [2013], "Pakistan hands Gwadar to Chinese operator", Lloyd's List, 2013/2/1.
- 64) Jim Wilson [2015], "Darwin port leased for 99 years", Lloyd's List, 2015/10/13.
- 65) Cichen Shen [2015], "Shanghai International Port Group may operate new port in Algeria", Lloyd's List, 2016/1/20.
- 66) 齊藤徳彦 [2016], "AIIB, 最初の融資案件決定 4か国へ計5億ドル", 2016/6/24, 朝日新聞.
- 67) Steve Johnson and Jamie Smyth [2015], "Australia: Northern pivot. Canberra's aim to boost trade with Asia by developing overlooked regions has raised fears over dependence on China", Financial Times, 2015/12/28.
- 68) Amy Kazmin [2016], "India watches anxiously as Chinese influence grows", Financial Times, 2016/5/9.
- 69) IHS Global Insight, データベース.
- 70) Eurostat, データベース.
- 71) IHS Global Insight, データベース.
- 72) Wei Zhe Tan [2015], "China's One Belt, One Road initiative will drive port infrastructure development in Southeast Asia", Lloyd's List, 2015/9/23.
- 73) UNCTAD [2016], "Liner-Shipping Connectivity Index, annual, 2004-2016", (online), <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>, 2015/05/28.
- 74) CMA CGM [2015], "The CMA CGM Group to sign two major economic agreement during the Chinese Prime Minister's visit at its headquarter on July 1st", (online), <https://www.cma-cgm.com/news/876/the-cma-cgm-group-to-sign-two-major-economic-agreements-during-the-chinese-prime-minister-s-visit-at-its-headquarter-on-july-1st>, 2016/09/10.

(原稿受付 2016年6月16日)

How Chinese Maritime Industry Would Change under the One Belt One Road Initiative?

By Hiroko HONZU

As the maritime industry is expected to play a great role to promote China's One Belt One Road initiative, Chinese government has launched various policies to promote international competitiveness of its maritime industry. This paper reviews current Chinese maritime policies and business activities. It was found that while policies have not bring positive results yet, the cargo increase was remarkable in the specific ports which Chinese companies have get involved deeply.

Key Words : *One Belt One Road initiative, maritime industry, international competitiveness, cargo movement, China*
