

福州港の現状と発展に関する研究

男 澤 智 治*

要 旨

福州港は1842年に開港、台湾に最も近い港湾であり、福建省の三大港湾の一つである。海岸線は1966kmと長く、9つの港区を有している。なかでも閩江口内港区、江陰港区、松下港区、羅源湾港区が主な港区であり、特に、江陰港区は現代物流の集積地である。今後、福州港が発展するための課題として、①江陰港区を中心とした港湾開発の加速化、②港区機能の高度化、③台湾との連携強化、④内陸部のさらなる開拓、⑤現代物流に対応した人材育成、があげられる。

キーワード：福州港、厦門港、江陰港区、コンテナ、台湾

1 はじめに

福州港は中国大陸の東南部、台湾海峡の西岸に位置し三通貿易（通商・通航・通信）の窓口、福建省の三大港湾（福州港、寧徳港、厦門港）の一つである。福州港は1842年に開港、海岸線延長1966km（福州、寧徳、平潭を含む）、台湾に最も近い中国港湾である。福州港は河口港と海港から構成されている。河口港は閩江下流に位置して、海港は閩江河口の南側の福清湾、北側の羅源湾などの深水港湾に分布する。

* おざわともはる、九州国際大学現代ビジネス学部、ozawa@cb.kiu.ac.jp

福州港は台湾基隆まで276km、上海・香港まで778km、広州まで1017kmである。福州港は国内アクセスが便利で、道路は104、316、324国道を通じて、沈海高速道路、福銀高速道路など、全国的高速道路ネットワークと繋がっている。高速鉄道も温福線、合福線、福馬線と接続されている。福州長楽国際空港は北京、上海、広州、香港など20の大中都市との間に定期フライトがある。

筆者はこれまで青島港や上海港、香港港など中国の大港湾を中心に港湾調査を行ってきた。本研究は華南地域にある中規模程度の福州港の実態について既存文献や資料をもとに整理し、今後の発展に向けた一考察を行うことを目的とする。

2 福州市の概況

福州港が位置する福州市は中国大陸の東南部に位置し、福建省の省都である。福州市は鼓楼区、台江区、倉山区、晋安区、馬尾区という5つの区と福清市、長楽市、閩侯県、連江県、羅源县、閩清県、永泰県、平潭県という8都市を管轄している。

『福州統計年鑑2017』¹より2016年の実績値をみると、市内総面積12251km²、人口687万人（うち市区内203万人）、域内生産総額6198億元、小売販売額3763億元、輸出額214億米ドル、輸入額102億米ドルである。域内総生産額を第一次産業から第三次産業に分けその割合をみると、1990年は第一次28.7%、第二次40.3%、第三次31.0%から2016年ではそれぞれ7.9%、41.8%、50.3%となっており、第一次産業の割合が低下し、第三次にシフトしている傾向が読み取れる。

一方、貨物輸送量は1990年の1230万トンから2010年には1億4907万トンへ12.1倍、海上輸送量は1990年の615万トンから2010年には7125万トンへ11.6倍となっている。

工業総生産額は1990年の137億2762万元から2016年には8810億3722万元へ

64.2倍となっている。一定規模以上の企業数も増加基調であったが、リーマンショック後の2009年から2011年にかけて減少し、最近はやや増加もしくは横ばい、2016年では2220社となっている。2220社のうち、1621社が小規模事業所、1645社が国内企業、1682社が有限会社である。業種についてみると「紡績業」(960億円)、「コンピュータ・通信その他電子機器製造業」(958億円)が多く、次いで「化学繊維製造業」(765億円)、「食品加工業」(700億円)、「皮革、毛皮、羽毛及び製造業」(547億円)となっている。さらに、地域別に工業総生産額(総額：8419億6465万元)をみると、長楽市が2114億7449万元と最も多く、次いで、福清市の1614億1067万元、馬尾区の931億722万元となっている。

社会基盤の整備は、国道、省道など一般道路が総延長7904km、高速道路は588kmとなっている。

貿易額は、輸出が1990年の2億3360万米ドルから2016年には214億1984万米ドルへ91.7倍、輸入が1990年の8918万米ドルから2016年には102億2796万米ドルへ114.7倍と増加している。輸出を地域別にみると、アジア州が全体の43.0%を占め、次いで北米が24.3%、欧州が19.9%と続く。国別では、米国(48億9767万米ドル)、香港(13億200万米ドル)、日本(12億5258万米ドル)、ドイツ(6億7368万米ドル)、フィリピン(6億7363万米ドル)が多い。輸入はアジア州が49.7%、欧州が21.1%、北米が10.3%である。国別にみると、スイス(11億1175万米ドル)、日本(10億89万米ドル)、米国(8億4823万米ドル)、オーストラリア(6億4301万米ドル)、ドイツ(3億7705万米ドル)となっている。

海外からの直接投資について1979年から2016年にかけてみると、1993年の1134件をピークに減少、2015年と2016年はやや持ち直し、2016年では483件である。近年の傾向としては、製造業の立地が減少し「卸売・小売・宿泊・飲食業」など第三次産業の立地が目立っている。国別にみると香港から福州市への投資は全体の34.8%(2000年から2016年までの累計)を占め、2016年でも80件と多い。日本からは、2000年から2016年にかけて260件の投資がなされている。

3 福州港の概況

福州港の概況については、福建省福州港口管理局のホームページ²より整理する。

福建省人民政府『福州寧徳港管理体制の一体化の実施計画の意見返答に関して』（文書番号2011-272）によって、現在の福州港は元の福州港と寧徳港が統合して、“1港9区”（平潭港区、江陰港区、松下港区、閩江口内港区、羅源湾港区、三都澳港区、白馬港区、三沙港区、沙埕港区）を構成している。また、福州保税港区、福州保税区、福州輸出加工区など3か所の特殊監督区を有する。

2015年現在、福州港の岸壁は171バース、万トン級以上は54バース（5万トン級以上は22、10万トン級以上は17）である。現在、江陰港区の4号、5号の岸壁は福州港最大のコンテナ船の停泊場所で、20万トンのコンテナ船が寄港可能である。羅源湾港区可門作業区の4号、5号岸壁は、福州港最大の30万トン級貨物船が着岸することができる。2015年の福州港の貨物取扱量は1.4億トン（2017年1月～11月合計で1億3326万トン、そのうち国際貨物は5541万トン³）となり、そのうちコンテナ貨物量は243万TEU、前年同期と比べて8.4%増加している。現在、米国、南アフリカ、西アフリカ、日本、韓国、東南アジア、ベトナム、マニラ、香港そして台湾との直行航路を有する。

また、福州港は中国と台湾における“大三通”の重要な窓口である。例えば、台湾の金門、馬祖両島を先に連江黄岐－馬祖北竿など“対台小三通”（人員往来）の旅客輸送航路が開設されている。さらに、平潭－台中・台北の航路も開設されている。

現在、福州港と米国タコマ港、スペインのサンタンデル港、マレーシアのポートケラン港とは友好港である。

なお、福州港は図1に示した通りである。



図1 福州港の位置図

4 主要港区の概況

4.1 閩江口内港区

閩江口内港区のなかには台江、馬尾、青州、籌東、洋岐、松門、象島、長安、小長門の9つの作業区がある（馬尾と台江作業区の機能を調整し、都市の商業・貿易と港湾支援サービスを行う）。2015年現在、稼働している埠頭は65バース、そのうち万吨級以上は25バース、専用危険物埠頭13バース（馬尾3、長楽7、連江3）、危険物非専用埠頭2バース、台湾向け旅客輸送埠頭2バースがある。

なかでも馬尾港区には15バースがあり、そのうち交通部門では万吨級の

雑貨埠頭が2バース、5000トンの雑貨埠頭が2バース、100トン以下の旅客輸送の埠頭が3バース、港湾作業用の100トン級の停泊場所が1バースある。貨物部門では稼働している埠頭が7バース、そのなかで籌東発電所における1.6万トン級の石炭埠頭が1バース、5000トン級の埠頭が1バース、3000トン級のオイル埠頭が1バース、500トン級の埠頭が4バースある。

4.2 江陰港区

江陰港区は福建省最大の海峡—興化湾の北部にあり、福州港の重要な港区である。“液体・石油”中心港区の一つである。江陰港区は台湾海峡兩岸の重要な窓口であり、コンテナ貨物、石炭、雑貨、化学工業品などの貨物を取り扱う深水港湾である。さらに2011年12月に国務院は全国6番目の完成車輸入港区として許可した。

江陰港区の海岸線は54.6km、岸壁は60バースを建設する予定である。この地区は水深が深く、不凍港で砂が堆積せず、運送条件が良く、陸域が広いなど、全国でも数少ない深水港である。また、航路水深15.5～17.2m、航路幅360m、10万トン級船舶が安全に航行することができる航路が2つあり、さらに塘嶋南、白嶋東、江陰に錨地が設置されている。検査検疫を終えて一時停泊し、水先案内を待つことができる。また、壁頭、牛頭尾、万安3つの作業区に区分されている。

江陰港区は現在すでに10バースが稼働している。そのうち大水深バースが8で、取扱可能量が2498万トン（コンテナ貨物175万TEUを含む）である。1号岸壁（5万トン級のコンテナバース）、2～3号岸壁（5～10万トン級のコンテナバース）、4～5号岸壁（5～15万トン級のコンテナバース）がある。10号岸壁は化学工業品埠頭で、14号岸壁は1.5万トン級バース、24号岸壁は中国国電（集团公司）の10万トン級石炭埠頭、さらに、3000トン級及び3000～5000トン級バラ貨物埠頭がそれぞれ1個ずつあり、11号、12号岸壁は完成、6号、7号、8号、9号岸壁は2016年に施工される予定である。まだ、13A、

13B、18号、19号、25号、26号岸壁は中国石油のLNG埠頭として前期工事を進めているところである。

江陰港区は現在すでに西アフリカ、南アフリカ、韓国、アメリカ、東南アジア、香港、台湾などとの国際航路と国内航路を持っている。2015年、貨物取扱量は1894万トン、そのうちコンテナ貨物量は111万TEUである。完成車の輸出入は万両を突破している。海運と鉄道の連携、海鉄連運に関する業務は増加し、2015年に1182列車が運行された。2015年までに港区内の水、電気、道路、港口などの生産や生活に必要なインフラ施設はすでに完備している。同時に海岸埋立地の浅い砂浜30km²が工業用地として利用可能となり、港口の物流、医薬、化学工業、電力のエネルギー、循環型経済などの産業を立地させている。

江陰港区は、福建福清江陰経済開発区（FJEDZ）のなかにある。2004年、「福州市江阴工業集中区总体规划」が成立、2006年3月、国家的経済開発区として批准された。2012年に福州市が制定した「江阴海港新城总体规划2012～2030」によれば、開発区総面積が158.29km²、江陰半島を7つの用途に区分し、工業用地、物流用地を設けている。戦略的には、石油化学産業やロジスティクス企業を誘致する⁴。

また、同地区内には福州保税物流園区があり面積は1.2km²、国際的に知名度の高い国際物流企業が園区に進出している⁵。

4.3 松下港区

松下港区は元洪作業区、牛頭湾作業区、山前作業区で構成されており、福清湾の北岸に位置して、後方は元洪投資区と隣接しており、長楽市と福清市の境界線がある。飼料加工業、食料品などの運送が主で、福清元洪投資区と長楽工業区域の物資輸出入サービスのための工業港区である。海岸線が4290m、深水岸壁は18バース建設可能で、2000万トンまで取扱い可能である。元洪作業区は2バース、牛頭湾作業区は4バースが稼働しており、バラ貨物の埠頭である。松下港区は6バースが稼働しており、そのうち万トン級以上の埠頭が5

バース、危険品物非専用埠頭が2バース、さらに4バースが建設中である（山前作業区18号、19号、牛頭湾作業区12号、13号）。そのうち山前作業区の18号、19号岸壁は間もなく使用し始める。

4.4 羅源湾港区

羅源湾港区は羅源と連江の2つの半島から構成されている。大口バラ貨物の運送を主とする福建省で核心港区の一つである。港区内には可門、淡頭、碧里、牛坑湾、將軍帽の5つの作業区がある。

4.4.1 可門作業区

主に石炭、鉱石などバラ貨物の運送が主で石油製品や倉庫貿易などを行う作業区である。また、国内では数少ない深水の良港で、海岸線が約30km、10m以上の天然の深水海岸線が約12km、福建省の大型港口の海岸線の4分の1を占める。

羅源湾南岸に位置して、可門頭から古鼎島の東側の間にある。現在、可門発電所の5万トン級の石炭埠頭があり、さらに、5万、15万トン級石炭バースが各1個、30万トン級のバラ貨物バースが1個、5万トン級の船舶の停泊ができるバースが1個ある。建設中のバースは、神華恒聯1～3号、可門物流6～7号、華電貯運9号、可門発電所14号など10万トン級、30万トン級のバラ貨物バースである。

可門作業区で港口鉄路と温福鉄路を連結することができる。ここで、海上から乗り換えて水水、水陸、港鉄3種類のモデルを形成、海上、陸上、鉄道の相互連携が構築されている。

4.4.2 淡頭作業区

淡頭作業区は、主に港口周辺区の工業区の発展ためRORO船サービスを中心とする作業区である。

淡頭作業区には3000トン級の雑貨バースが2個、3000トン級の軍用バースが1個ある。自然条件により、作業区は西から東へ向けて、一般貨物埠頭

区、臨港工業区と雑貨埠頭区を配置している。一般貨物埠頭区の近くに岸壁長1570m、3000～5000トン級の一般雑貨用のバース12個を配置し、陸域は奥行き1000m、総面積約160万㎡である。

4.4.3 碧里作業区

この作業区は、一般貨物の運送が主であり、羅源湾北岸臨港の産業の発展に寄与している。

地理的には羅源湾の北岸で、獅岐から牛坑湾の間に位置している。現在、3万トン級のバースが1個と5万トン級のバースが3個稼働している。鉄鉱石、石炭などのバラ貨物の運送が主であり、周辺企業の発展に貢献している。埠頭の最前線は水深が8～12m、後方は陸域の地形と連結し、奥行き200～1400mとなっている。自然条件によって、作業区は西から東へ向かってサポート区（事務所、メンテナンスなど）、雑貨埠頭区、一般貨物埠頭区と船舶工業区が配置されている。サポート区の海岸線は900m、雑貨埠頭区は392m、1～2万トン級の停泊場所が2か所、陸域面積が23万㎡である。一般貨物埠頭の海岸線は1772m、2～5万トン級の停泊場所が7個、陸域面積が148万㎡である。福建華東造船所が立地していた船舶工業区の海岸線約2486mを開発・利用している。作業区内主要幹線道路は、高速道路や周辺道路網と連結している。

4.4.4 牛坑湾作業区

この作業区は、原材料や製品の運送を通じて背後地の産業を支援している。

この作業区は、將軍帽の西側の牛坑湾に位置し、背後の陸域とともに港口と臨港工業の相互発展に寄与している。作業区埠頭の海岸線延長は4325m、5万トン級の一般貨物用のバース17個、取扱可能量が3400万トン、陸域の奥行きは約630mであり、背後地には臨港工業区と物流園区の用地として1070万㎡の土地が整備されている。作業区内主要幹線道路は、高速道路や周辺道路網と連結している。

4.4.5 將軍帽作業区

この作業区はバラ貨物の輸送を通じて、背後地の立地産業を支援している。

この作業区は、將軍帽と羅源湾の北岸東側に位置し、現在、15万トン級のバラ貨物埠頭を整備中である。作業区の海岸線延長は1775m、5～15万トン級の停泊場所6個、取扱可能量が4000万トン、陸域の奥行き750～880m、陸域面積は130万㎡である。

5 港湾管理組織

福州港は、福建省交通運輸庁直属機関である福建省福州港口管理局（Fuzhou Port Authority）によって、航政規制、港湾建設、などの管理が行われている。

2001年1月1日、福州港は中国政府の政企分離の改革により、港湾運営に関しては福州港務集团有限公司（Fuzhou Port Group CO.,LTD）⁶に移管された。この企業は、国有企業であり、福建省交通運輸集团有限公司に所属している。主な業務は、港湾施設経営、港湾サービス、輸出入サービス、海上運送、旅客運送、などを業務としている。この集团公司は下部組織として全額出資会社が12、持株会社が12、出資会社が7社存在する。2017年現在、集团全体の取扱量は9150.8万トン、福州港全体の61.7%、コンテナ貨物266.1万TEU、対前年比12.2%増、福州港全体の88.5%を占めている。そのうち、江陰港区での取扱量は155.4万TEUであり、対前年比22.7%増である。2017年末の集团の総資産は85億元である。さらに、この集团公司は、70バース（そのうち万トン級深水バースが30）を管理している。また、平潭、厦門、福州（図2参照）において中国（福建）自由貿易試験区を実現させている。

コンテナ貨物の主要な取扱い場所である閩江口内港区と江陰港区では欧州他、米国、西アフリカ、南アフリカ、日本、韓国、東南アジア、香港、台湾等とネットワークされ、国内では営口、天津、山東、太倉、上海、泉州、厦門、広東、広西、海南等に航路を有している。

一方、バラ貨物は、閩江口内港区と羅源湾港区が主要な取扱い場所であり、雑貨用の24バース（そのうち万トン級以上は12）が稼働している。主な取扱品

目は、石炭、河砂、鋼材、石料、食糧、魚粉、木片などである。最大船舶は30万トン級まで可能であり、現在、東南海の超大型バラ貨物の集約地となっている。

2011年12月、江陰港区は正式に国務院の批准を受けて、中国で6番目の完成自動車の輸入基地となっている。総面積4.9万㎡、税関管理の駐車場が1096台、年間10万台の取扱いが可能である。

また、集团公司では化学品作業区として7か所で総面積9900㎡が整備されており、1998年より対外開放されている。



出所：筆者撮影（2017年9月12日）

図2 中国（福建）自由貿易試験区の写真

6 コンテナ貨物の取扱状況

従来、福州港のコンテナ貨物は福州港馬尾港務有限公司やシンガポール国際港務集团有限公司（PSA）が出資するコンテナターミナル会社を取り扱っていたが、2013年5月30日、福港集箱（FCT）の傘下に3つのコンテナターミナル会社が形成された。『FCT宣伝画冊－2018版』⁷によれば、3つのコンテナターミナル会社とは、江陰港区にあるFuzhou International Container Terminal（FICT）、Fujian Jiangyin International Container Terminal（FJCT）と青州港区

にあるFuzhou Qingzhou Container Terminal (FQCT)である。出資割合をみると、FICTは福州港務集团有限公司が46%、PSAが40%、FJCTは51%、39%、FQCTは51%、49%であり、PSAとの連携が強くなっている。

ターミナル緒元をみると、江陰港区は5バース（計画は7バース）、水深15.5～17m、岸壁延長1650m、陸域面積214ha、設計容量300万TEU、ガントリークレーン12基である。ターミナルの直背後には物流園区と鉄路物流園区（駅も設置）が整備され、2014年10月31日、江陰港区は海鉄連運の拠点港として正式に認められ、2016年8月18日、江西－福建省（江陰港区）間の快速海鉄連運班列が開通している。

一方、福州青州コンテナターミナル（図3参照）は3バース、水深11.5m、岸壁延長519m、港区面積28ha、設計容量55万TEU、ガントリークレーン5基である。

福州港におけるコンテナ貨物取扱量は、2002年が48万TEU、2006年が101万TEU、2014年が224万TEU、2015年が243万TEU、2016年が265万TEU、2017年が301万TEU（横浜港、神戸港とほぼ同じ数量）で世界50位の港湾となっている。



出所：筆者撮影（2017年9月12日）

図3 福州青州コンテナターミナルの写真

7 福州港の競争力評価

福州港における競争力については、林（2011）と韓・陳（2010）が評価を行っている。

林（2011）では、福州港は福建省の主要港湾であり、航路数、スループット、停泊数などの指標では厦門港に大きな差をつけられているが、港湾の自然環境条件は優れており、発展の空間が大きいとしている。具体的には以下の通りである。

●福州港の優位な点

- ①恵まれている港の条件は、国家沿岸の重点港に発展することに良好な基礎条件を提供している。
- ②コンテナ取扱量の増加速度は厦門港や泉州港より高く、発展潜在力がある。
- ③福州港が所在する都市の小売販売額は一定程度の市場消費能力があると判断できる。

●福州港が劣っている点

- ①航路数、万トン級の船舶の数が少なく、港湾の貨物量の水準と大型船舶の入港の効率性に影響を及ぼし、国際船舶会社の開拓路線をどのように誘致するのか、港湾会社、政府が注目しなければならない問題である。
- ②経済背後地のGDP総額が少ない。船社誘致には、航路の開発と港の背後の経済発展状況が密接な関係を持っている。GDP総額はその地域の貨物のスループットと直接的に影響している。政府の計画によると、福州港の直背後地は福州市と南平市、三明（南の永安、大田、清流、寧化4市県）と寧徳市（北東部の福徳、柘栄、霞浦、寿寧4県）のほとんどが含まれている。間接的には江西省の東部と湖南省東部、省内の三明市南部、莆田市北部地域を含んでいる。莆田市と三明の貨物は泉州港、莆田港、厦門港に分けられ、福州港の主な貨物源は福州市が中心であり、貨物のスループット

トの成長が制約されている。

③港の背後の開発はまだ改善途上であり、交通ネットワークの密度は現在の港の物流発展の需要を満たしていない。『海峡西岸経済区域高速道路網レイアウトの計画』「三縦八横」の主骨格、高速道路は計画中であり交通網が開発中で、現段階では輸送コストが高く、大量の貨物が他の港から出されている。同時に、一部の港湾運送体制が不十分で輸送効率が低い。

④貨物スループットとコンテナ取扱量が少ない。福州港の貨物取扱量は泉州港よりは多いが、コンテナ貨物は厦門港と大きな差がある。

韓・陳（2010）では、福建省内の主要6港について、港湾貨物量、海岸線延長、道路面積といった港口条件と工業生産額、第三次産業の割合、貿易額、一人当たりGDPといった背後経済規模など、2007年の公的データを用いて港ごとに得点化している。その結果、最も評価が高いのは厦門港であり、福州港は第2位との評価であった。

さらに、刘（2011）の論文も参照しながら、福州港のSWOT分析を行うと表1の通り整理される。

表1 福州港のSWOT分析

強み（Strength）	弱み（Weakness）
<ul style="list-style-type: none"> ○地理的優位性（台湾に近接） ○天然の良港 ○周辺港よりコンテナ貨物の増加率が高い ○交通基盤の発展が迅速 ○往来する客数が多い ○臨港工業・商業発展の可能性 	<ul style="list-style-type: none"> ○港の機能が単一 ○総合管理能力が不足 ○港口の総合発展規模が小さい ○経済を含めた発展速度が緩慢 ○高速道路等のネットワークが貧弱 ○航路数や大型船舶の寄港が少ない ○背後圏の制約
機会（Opportunity）	脅威（Threat）
<ul style="list-style-type: none"> ○経済のグローバル化の進展 ○海峡西岸経済区建設 ○国家中枢港として発展 ○水鉄連運 	<ul style="list-style-type: none"> ○厦門、泉州など周辺港湾との競争 ○管理人材の不足 ○港湾施設の貧弱性 ○企業数が少ない ○貨物総量の不足（特にコンテナ貨物）

出所：刘（2011）の論文をもとに筆者による加筆整理

8 おわりに

最後にこれまでの文献調査や既存資料、インターネット等の情報を下に、福州港の今後の発展に向けた方策について考察すると以下の5点が指摘できる。

①江陰港区を中心とした港湾開発の加速化

各港区にはそれぞれの機能が配置されているが、特に現代物流の機能を有しているのは江陰港区である。前述したように、江陰港区は、福建福清江陰経済開発区（FJEDZ）のなかにあり、福州保税物流園区も整備されている。これらの開発を早急に進めることで、製造業、流通業、ロジスティクス業の集積を図り、大規模なロジスティクス基地を形成することが求められる。さらに、近年のITを活用したスマート港湾⁸への取り組みも検討すべきである。

②港区機能の高度化

江陰港区はコンテナの遠洋幹線運送、松下港区は食糧・食糧油の集散基地、閩江口内港区は近隣へのコンテナ輸送や台湾との旅客輸送、羅源湾港区は鉱石・石炭などバラ貨物基地といったように各港区の機能を明確にし、高付加価値型港湾を目指すことが重要である。また、福州港の行政範囲は福州市のみではないため、行政の範囲を超えたグランドデザインを設計することが望ましい。

③台湾との連携強化

前述したように、福州港は台湾基隆港まで149海里（約276km）しか離れていない。地理的に近いため、福建の方言も通じる。2008年12月、福州港は台湾の高雄港と基隆港との間で直行航路が開設されている。今後は中国の中西部の省や市と台湾との貿易のなかで福州港が中継拠点となることが望ましい。特に、最も近い台湾・基隆の自由貿易港区との連携協議を行うことが重要である。

④内陸部のさらなる開拓

江陰港区では遠洋コンテナ航路が開設されている。ただし、近くには厦門港

という大きなコンテナ港湾が存在し、背後圏の貨物が一部取られている。今後はさらなる内陸部との連携を図るため、海鉄連運を強化する必要がある。幸いにも習近平国家主席が推進する「一帯一路」構想にも合致する。

福州港における海鉄連運は、2012年5月18日に武夷山から木造の板材（木材）を積んだコンテナが馬尾港鉄道の専用線を通じて江陰港に運ばれたのが始まりである。2013年の上半期には336個を取扱い、そのうち省外で282個、省内54個であった（李（2013））。

⑤現代物流に対応した人材育成

刘（2011）は、現代物流に対応した人材を積極的に育成することを指摘している。中国における物流の従業員は海外の物流従事者と比較し、知識レベルが低く、全体の質、サービスの理念が劣っている。中国国内では香港、上海、深圳には多くの優秀な物流人材が存在するが、福州港においても優秀な人材を育成することで「知識物流」、さらには福州の物流を効率化することに繋がる。

本研究では、既存資料、中国語論文やインターネット等の情報による整理に留まった。今後は、基礎的な研究を踏まえ、福州港の港湾管理者やコンテナターミナルの運営会社へのヒアリングを通じて福州港の発展戦略について詳細に考察していきたい。

【謝辞】

最後に、2017年9月、福州港の案内について、俞成華先生（現 公立鳥取環境大学経営学部）にアレンジをして頂いた。また、中国語文献の翻訳については、本学経営学科4年の唐礼さんをお願いした。この場を借りて御礼申し上げる。

【注】

- 1 福州市統計局（2017）『福州統計年鑑2017』
<http://tjj.fuzhou.gov.cn/zz/fztjnj/2017fztjnj/indexch.htm>（最終閲覧日：2018年8月14日）
- 2 福建省福州港口管理局
<http://www.fzgj.gov.cn>（最終閲覧日：2018年8月14日）および<http://www.fpa.gov.cn>（最終閲覧日：2017年11月27日）
- 3 <http://www.chinaports.com/monthlythruput/6/57/2017-11/port>（最終閲覧日：2018年8月14日）
- 4 厦門大学（2013）『江阴海港新城总体规划（2012-2030）環境影響報告書（簡本）』
<http://www.3mbang.com/p-346127.html>（最終閲覧日：2018年8月14日）
- 5 福州保税物流園區
<http://fj.zhaoshang.net/yuanqu/detail/2189/intro>（最終閲覧日：2018年8月14日）
- 6 福州港務集团有限公司
<http://www.fzport.com>（最終閲覧日：2018年8月14日）
- 7 福港集箱（FCT）
<http://www.fct-fuzhou.com.cn/> および
<http://www.fct-fuzhou.com.cn/uploadfile/2018/0409/20180409103655722.pdf>
（最終閲覧日：2018年8月16日）
- 8 ITを活用したスマート港湾とは、AIやIoT化など次世代技術を活用した港湾整備のことであり、釜山港では自律運航船舶や超高速海上通信網などを活用した第4次産業革命時代のスマート港湾を造り上げる計画である。わが国においても政府の未来投資戦略に国際コンテナ戦略港湾でAIターミナル化を実現するとしている。（日本海事新聞：2018年6月19日、7月23日）

【参考文献】

- 韓凌芬・陳延芸（2010）「福建主要港口競争力的比較与整合」『China Ports』第1期，18-20.
李国棟（2013）「福州港海鉄联运發展策略研究」『物流科技』2013年第12期，120-123.
林春涼（2011）「福州港競争力评价的初探」『物流工程与管理』第33卷第206期.
刘明元（2011）「福州港港口物流發展戰略研究」『天津大学博士論文』，1-41.

